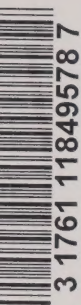


CAI  
TA 190  
-78P66

Canadian Transport  
Commission

Commission canadienne  
des transports



# Preferred Plan for Eastern Transcontinental Passenger Train Service

Railway Transport Committee  
December 1978









**PREFERRED PLAN  
FOR EASTERN  
TRANSCONTINENTAL  
PASSENGER-TRAIN SERVICE**

© Minister of Supply and Services Canada 1978

Cat. No. TT32-1/1978

ISBN 0-662-50185-3

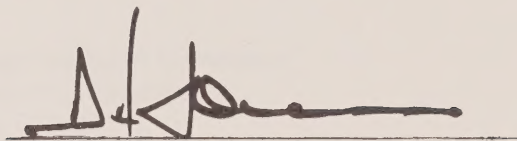
PREFERRED PLAN

EASTERN TRANSCONTINENTAL

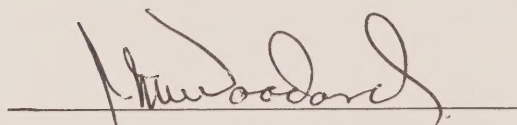
PASSENGER-TRAIN HEARINGS

Halifax, Nova Scotia — Montréal, Québec

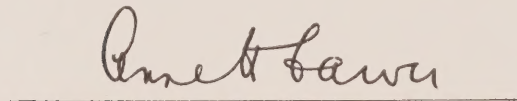
PANEL

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'D.H. Jones', written over a horizontal line.


D.H. Jones, Q.C.,  
Chairman,  
Railway Transport Committee

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J.M. Woodard', written over a horizontal line.

J.M. Woodard,  
Commissioner,  
Railway Transport Committee

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A.H. Carver', written over a horizontal line.

A.H. Carver,  
Commissioner,  
Railway Transport Committee



Digitized by the Internet Archive  
in 2024 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495787>

## Foreword

At the opening of the hearings on the Eastern Transcontinental Passenger-Train Services, the Chairman of the Railway Transport Committee made a formal statement which explained the process by which the reorganized system of passenger-train services between the Maritimes and Central Canada would be brought about. The first step in this process was the hearings themselves. The second step was the preparation of the Summary of Evidence, which was published in January, 1978. The third step in this process involves the publication of the Preferred Plan which, in turn, will lead to the Final Plan. As to this step in the process, the Chairman stated:

*After publication of the Preferred Plan, anyone wishing to oppose it or to modify any of its provisions may make written submissions to the Committee. These submissions will be carefully examined by us and replies will be sent out. Wherever practicable, the Preferred Plan will be changed to accommodate the requested modifications, and will be issued as the Final Plan. Implementation of that Plan will require some further time and will be accomplished with the advice and assistance of the railways, trade unions and other persons or groups of persons knowledgeable in the operations of railways.*

Any comments on this Plan that interested parties may wish to make should be submitted in writing to the:

Secretary of the Railway Transport Committee  
Canadian Transport Commission  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N9

before March 1, 1979. The Panel will analyze these submissions and make whatever changes it deems reasonable to the Preferred Plan. It will then issue the amended Preferred Plan as the Final Plan.







## TABLE OF CONTENTS

Introduction	1
The Regional Viewpoint	3
Terms of Entry into Confederation	4
The Atlantic Region Inter-Modal Passenger Study	7
Air Expenditures	8
Road Expenditures	9
Social and Economic Conditions	10
Recent Rail Trends	11
Concluding Remarks on the FP-CART Report	11
Passenger-Train Services between Montréal and the Maritime Provinces	12
Other Maritime Services	15
Costs, Revenues and Traffic	17
Some Characteristics of the Service	17
The Seasonal Pattern of Traffic	18
Users of the Maritime Rail-Passenger Service	21
Routing Alternatives	22
The Single and Double-Route Alternatives	22
Cost and Loss Considerations	23
Transportation Considerations	24
The Preferred Plan	27
Long Distance Transcontinental Service	27
Connecting Services	27
Short Distance Local Service	27
Potential Cost Savings	28
Facilities	28
Plant Modifications	29
Implementation	29
Conclusions	29
Recommendations	29





# Eastern Transcontinental Passenger-Train Services: Preferred Plan

## Introduction

This Preferred Plan for the Eastern Transcontinental Passenger-Train Services is the culmination of a lengthy series of events dating back to January 29, 1976. At that time the Government of Canada initiated a major review of railway passenger services in Canada with the aim of providing an improved basic network of passenger services. The Canadian Transport Commission was asked to hold a series of public hearings in order "to determine public interests and concerns" about passenger-train services.

At the same time a "Directive for the Guidance of the Canadian Transport Commission on Rail Passenger Services" was tabled in Parliament by the Minister of Transport. The Directive called for a

*... basic single service network of rail-passenger services across Canada, integrated to the greatest degree feasible with services provided by bus and air as well; and should offer services between both the Pacific and Atlantic coasts and Central Canada and within the Central Canadian Corridor from Windsor to Québec, while avoiding duplication of service by either or both national railway companies.*

The Directive gave priority to the development of plans for the transcontinental service between Western and Central Canada, to be completed first, followed by a plan for the service between the Maritimes and Central Canada. The Western Transcontinental Plan was issued in two stages: a **Preferred Plan** in April, 1977 followed by a period during which interested parties were invited to comment on the **Preferred Plan** resulting in a **Final Plan**, which was issued in October, 1977. This format will also be used for the present plan: this Preferred Plan will be followed, after a period to allow for comments by the public, by a Final Plan.

Between May and October 1977 the Commission held public hearings in 12 cities, in the provinces of Nova Scotia, New Brunswick and Québec, which are on the routes of the CP Rail "Atlantic Limited" and CN "Ocean" and "Scotian" trains. In February, 1978, the Commission issued its **Summary of Evidence on the Eastern Transcontinental Passenger-Train Hearings**. This document summarized all of the major issues and discussions that emerged during the hearings. In general most of the arguments heard at the hearings suggested that the Maritimes had too little, rather than too much, railway passenger service; that this service had deteriorated in recent years; that impending energy shortages would necessitate a good railway passenger service and that the Maritimes, as a region, had transport problems that differed from those in other parts of Canada and, owing to economic and historical reasons, had a legitimate claim on the preservation of adequate passenger-train services.

Finally, between the time the Commission started its review of railway passenger services in 1976 and the present, the Government of Canada has created an agency called VIA Rail Canada Incorporated. This agency, legally a railway company as defined in the Railway Act, is a corporation which will eventually take over and operate all restructured railway passenger-train services in Canada after they have been reviewed by the Commission. VIA will operate trains formerly operated by Canadian National and CP Rail over the tracks of either railway, employing its own people on board the trains and contracting with each railway for the physical operation over its track. Thus, the services between the Maritimes and Central Canada, defined in this plan, will, when implemented, be the responsibility of VIA Rail Canada.

As with the Western Transcontinental hearings, the Chairman made a formal statement at the opening of each hearing in Eastern Canada. The statement explained the process by which a re-organized Eastern Transcontinental rail-passenger system would be brought about through a series of steps of which the hearings were the first. The publication of the Summary of Evidence was the second step in this process, and the Chairman stated:

*As indicated in the Notice of Hearing, we intend to publish a Summary of Evidence shortly after the hearings have concluded. This Summary will not contain any suggested passenger-train system, but rather - will lay before the people of Canada a report containing the submissions, recommendations and concerns which have been expressed to us throughout the hearing process. Following publication of this Summary, the panel will undertake a careful examination of the findings and will receive advice from the Technical Support Group with the aim of devising a Preferred Plan.*

*After publication of the Preferred Plan, anyone wishing to oppose it or to modify any of its provisions may make written submissions to the Committee. Wherever practicable, the Preferred Plan will be changed to accommodate the requested modifications, and will be issued as the Final Plan.*

This then is our Preferred Plan for the Eastern Transcontinental Passenger-Train Services, the third in our four-step process, and developed in accordance with the undertaking given during the 1977 hearings.



## The Regional Viewpoint

Before we begin discussion of the actual and proposed railway passenger services in the Maritime region, we want to address ourselves to a subject that consistently emerged throughout the course of the hearings in the Maritime provinces, namely that the region has transport problems which are unique to it by virtue of a combination of geographical and historical circumstances.

There are, and always have been, strong regional feelings in Canada, whether in the West, the East or Central Canada. When the transcontinental hearings took place in Western Canada during the spring of 1976, some of these Western regional feelings emerged from time to time, but the themes were never as persistent nor as consistent as the regional feelings discussed during the course of the Maritime hearings.

These feelings were directed toward three predominant themes: first, the specific effects that discontinuance of railway services would have on employment and income in areas where there already were unacceptably high levels of unemployment; second, the widespread perception that the Maritime provinces had been guaranteed railway services as part of the terms of Confederation, and any proposed discontinuance would violate those terms; and third, that railway passenger services were a vital part of the transportation system in the region and did not constitute an unnecessary frill. These arguments were placed in the context of the Maritimes as a "forgotten" or "second-best" region. Many people at the hearings emphasized that Eastern Canada did not end at Montréal, but included the four Atlantic Provinces, which were often over-looked or taken for granted by decision-makers in Central Canada.

The Summary of Evidence for the Eastern Transcontinental Passenger-Train Hearings described some of the concerns about employment and income:

*The Maritime region was described by many witnesses as being economically-depressed, with a population having low levels of income and automobile ownership and a high level of unemployment. Transportation was made difficult by both the economic state of the region and by the dispersed nature of the population. Only modest economic and population growth at best was forecast.*

There was much consternation over the jobs that would be lost if passenger trains were to be discontinued, and the effects that this increase in unemployment would have on a region which already had one of the highest unemployment rates in the country. There was concern also over the large reduction in railway jobs which had been taking place during the past 15 years, and that further reductions in railway employment would only serve to shift the burden to Government through higher unemployment and welfare payments.

*The region's high rate of unemployment was mentioned: up to 30 per cent or more, if one considered both the official rate and the actual rate as suggested by the number of people accepting unemployment and welfare benefits. One witness explained that, 'when a man loses a job in Gloucester County, he is hard-pressed to find another one'. Another participant pleaded: 'Think of all that, what would happen to the people who lose their jobs ... and have no other place to go for employment. I beg of you to consider us, the people, before profit. That is all I ask.'*

*Several witnesses felt that it made no sense for the Government to reduce railway jobs in the region in order to save money and then to find itself paying the displaced workers unemployment and welfare benefits. A group of students were concerned that summer job opportunities on CN passenger trains would*

*be eliminated. Indirectly, some jobs in the tourism industry could also be lost if train service were reduced.*

*In general there was the fear that economic and social effects of changes in passenger-train operations would be treated inadequately. One group felt that the changes proposed by the (Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transport) Report, for example, would have an impact 'on an already weak and shaky Atlantic economy (that) would be catastrophic'; furthermore: 'That a detailed Federal/Provincial study of regional passenger transportation alternatives could be completed without the slightest reference to employment effects is unbelievable.'*

There was widespread resentment over the feeling that the Maritime region had been singled out by the Federal Government as an area with passenger-train subsidies that were too high when other parts of Canada received many similar benefits. Reference was made to the statutory Crows Nest Pass grain rates in Western Canada, to the St. Lawrence Seaway and Mirabel Airport in Central Canada, and to rail passenger improvements that were planned or underway in other parts of Canada.

### **Terms of Entry into Confederation**

Throughout the hearings the argument was heard frequently that the Maritime provinces had been enticed into Confederation by, among other things, the promise of railway service, and that any discontinuance of passenger-train service would violate this agreement. Again, our Summary of Evidence stated:

*Many witnesses stated that railway service was one of the reasons the Maritime provinces had entered Confederation, and that to maintain the spirit of 1867, attractive passenger-train service had to be maintained. One Member of Parliament stated: 'For too many years now we have suffered the ignominy of frequently hearing all around us that Canada begins at Montréal and ends in Vancouver ... Followers of these hearings will be measuring the determination of the Federal Government to continue to honour promises of Confederation to this region; rail service...is not just one of these promises; it is **the** promise that brought us into Confederation.'*

As the British North America Act stands at present there is no reference made to the fact that the Maritime provinces agreed to join Confederation only on the condition that a railway be built connecting them with the Province of Canada. To explain this state of affairs, it is necessary to go back to the very beginning, the years prior to 1867 and to trace developments in this area from that time to the present.

By 1860 the Maritime provinces were at the height of the Age of wind, wood and water, being well provided with wood for sailing ships and water for easy transport. Looking ahead to the future, however, the Maritime governments realised that they had far fewer resources for the new era of iron, coal, steamships and railways. They saw the need to begin planning for the future and one of their most cherished plans was for a railway to link their ocean ports with the interior province of Canada. The Atlantic provinces were almost 1000 miles closer to Europe than American ports, and, as the gateway for the rich trade of the continental interior, they envisioned continued prosperity.

Both Nova Scotia and New Brunswick made sporadic efforts at the construction of railway lines within their respective provinces. By the end of 1866, Nova Scotia had invested over \$6 1/4 million in railways and New Brunswick more than \$4 1/2 million. The capital for these investments was almost entirely borrowed from other countries, principally from Great Britain, and it was obtained only in return for commitments to pay



interest and principal. The ability of the Maritime provinces to meet these commitments rested upon their ability to find markets for their exports. The burden of the debts themselves was not serious, given a continuation of prosperity. But the revenue on which the Maritime governments relied to secure the debts was obtained almost entirely from import duties. Consequently a decline in external trade was bound to have serious repercussions not only on the commercial interests immediately involved but also on the governments' finances as a whole. By incurring debts to build the railways which they so earnestly desired, the Maritime provinces severely limited their independence, and by increasing the burden of fixed charges on their revenues, they curtailed their ability to withstand adversity.

The abrogation, in 1866, of the 1854 Reciprocity Treaty by the United States accelerated developments which otherwise would have come about more slowly. Reciprocity came to an end in March 1866, but its demise had been anticipated for several years previously. The problem which arose was to find some acceptable substitute. The loss of preferences in the British market had been followed by a successful search for preferred markets in the United States. With those preferences also gone, the Maritimes found that Britain was more determined in its commitment to free trade than ever before. The provinces of British North America, it seemed, were faced with the unwelcome prospect of learning how to survive and grow in a world which was no longer willing to give their products favoured treatment.

The clearest way by which the colonies could offset the shock of exclusion from the U.S. market, and the one which held the most prospect of success, was by increasing the amount of trade amongst themselves. Commercial union of the British North American provinces would weld them into a single vast trading area within which products might be freely exchanged. If the markets of all the provinces could be opened to the industries of each, an economic system would be created which, by lessening dependence on external markets, would offer greater stability than the economies of the separate provinces could hope for, and which, because of the diverse nature of its resources, would have a greater potential for growth. The colonial policy which Britain had seen fit to adopt, the aggressive tactics of the United States, and the pressures of the new industrial system, with its expensive railways and large public debts – these developments called for the creation of larger and more centralized economic structures than had existed in the era of water-power and wooden ships. Thus it seemed that the only way in which the provinces could retain some measure of control over their own destinies was by federation.

It would be far from the truth to say that the Maritime provinces were forced into Confederation by economic necessity. On the contrary, the period before 1867 has often been called the Golden Age of the Maritimes. To them, despite the difficulties they were facing, Confederation was regarded as an avenue whereby certain very specific and positive ends could be achieved, not as a means of escape from political deadlock and economic stagnation.

There were many things to be said for the construction of the railway to Canada. Besides providing an alternative to the U.S. following the cancellation of Reciprocity, there were military advantages as well. Without the Intercolonial Railway, the provinces were defenceless during the greater part of the year. This was of great concern at the time due to the Civil War to the South, and the British provinces had ample opportunity to witness how quickly and effectively the Americans could manoeuvre their troops to guard key positions. It was even feared that the Americans might take advantage of the lack of a communication network and that, without the railway the Maritimes and Canada might possibly be split asunder. One of its main attractions therefore would be as part of the military strategy for preventing the separated colonies from falling into the hands of the United States.

It was the Trent Affair of 1861 which really emphasized the necessity of having a connecting railway for military reasons, and served to convince the Imperial government in London of the need for having it. The Trent Affair exposed a very serious weakness, making it obvious that British troops could not be rushed to the defence of Canada when the St. Lawrence was frozen during the winter. As a result of events at this time people had a reason to protest that,

*a hundred thousand men could be sent across the frontier with more ease than a single battery of artillery could be transported from England, or a single barrel of flour carried to the seaboard. In their present position, if cut off by war from the U.S. and by the winter ice from Canada, the Maritime provinces would have to depend upon Europe for their breadstuff (Fleming, **The Intercolonial**, Montreal: 1876, p. 59).*

Thus for reasons of trade, defence and politics, the Maritimes and Canada really began to push for the construction of the link. In 1864 delegates from Canada, Nova Scotia and New Brunswick met at Québec where they drafted and eventually passed the Quebec Resolutions which formed the skeleton of what was to become an agreement to confederate. In 1866, they again met and passed the London Resolution which stated in s.65,

*the construction of the Intercolonial Railway being essential to the Consolidation of the Union of British North America, and to the assent of the Maritime provinces thereto, it is agreed that provision be made for its immediate construction by the General Government and that the Imperial Guarantee for £3,000,000 sterling pledged for this work be applied thereto, so soon as the necessary authority has been obtained from the Imperial Government.*

This provision embodies the only substantial difference between the Quebec Resolutions and those of the London Conference which later became the **British North America Act** of 1867. Later in 1867 the Imperial Parliament passed another Bill known as "An Act for authorizing a guarantee of interest on a loan to be raised by Canada towards the construction of a Railway connecting Québec and Halifax." Under this Bill the 3,000,000 sterling was provided for the construction of the Intercolonial Railway.

The Intercolonial Railway was embodied in Section 145 of the **British North America Act**, which read as follows:

*Inasmuch as the provinces of Canada, Nova Scotia and New Brunswick have joined in a declaration that the construction of the Intercolonial Railway is essential to the Consolidation of the Union of British North America, and to the Assent thereto of Nova Scotia and New Brunswick, and have consequently agreed that provision should be made for its immediate construction by the Government of Canada: Therefore, in order to give effect to that Agreement, it shall be the Duty of the Government of Canada to provide for the Commencement, within six months after the Union, of a railway connecting the River St. Lawrence with the City of Halifax in Nova Scotia, and for the construction thereof without intermission, and the completion thereof with all practicable speed.*

This section contained every guarantee that Nova Scotia and New Brunswick could wish for, and there is absolutely no question that the Intercolonial Railway was built into the Constitution of Canada as an inducement to secure the assent of the Maritimes to enter Confederation.

It is in fact not too much to say that the Maritime provinces probably would not have agreed to join with the Province of Canada at that time had not the construction of this railway been guaranteed. A statesman of that period explained;



*Nova Scotia and New Brunswick will not leave the construction of the Intercolonial to the Legislature of the New Assembly – They say that the construction of this line is the great inducement to them to go into the compact, and that its construction must be a condition precedent, or rather a base of the operation itself... (Glazebrook, **A History of Transportation in Canada**, Vol. II, Toronto: 1964, p.7).*

In short, the Intercolonial was a *sine qua non* to the people of the Maritimes. No railway, no federation was, in effect, the attitude of their delegates. The railway had to be promised and promised definitely if the negotiations were to have any hope of success. There was little attempt to conceal the argument that the Intercolonial was necessary because federation was necessary – the alternative was annexation to the United States. The political necessity of the railway was acceptable, whatever might be its intrinsic merits. George Brown admitted that "as a commercial enterprise the Intercolonial Railway has not any considerable merit" but Taché went on to find economic reasons in its favour. Canada had fine railways and canals but no seaport. It was shut up by ice five months of the year. It had territory and population but not a seaboard while the Maritimes had ports but lacked a hinterland and a large population.

Thus with Section 145 of the British North America Act as a guarantee to Nova Scotia and New Brunswick, Confederation came into effect. The Intercolonial was begun immediately as a government project and was completed by 1876. Its terms having been carried out, and the promise embodied in it being fulfilled thereby, Section 145 of the Act was repealed in 1893 by the Statute Law Revision Act enacted by the Parliament at Westminster in that year. Repeal did not have the effect of extinguishing the obligation. The promise to build the Intercolonial Railway and the assent of the Maritimes to Confederation only if such a railway were built remain unaltered.

The railway link between the provinces of New Brunswick and Nova Scotia and Central Canada remains to this day. We feel bound to accept the thrust of the historical and constitutional arguments advanced at the hearings in support of the continuance of the railway and its concomitant services. These arguments are rooted in history, and nothing we have heard in connection with the Eastern Transcontinental Passenger-Train service question even suggests the contrary.

## **The Atlantic Region Inter-Modal Passenger Study**

A report entitled **The Atlantic Region Inter-Modal Passenger Study** provided one of the major points of very heated debate throughout the course of our hearings in the Maritime provinces. Our **Summary of Evidence** described the background to this report:

*On May 11, 1977, the Federal Minister of Transport and the Premiers of the four Atlantic provinces transmitted to the CTC a document entitled, **Atlantic Region Inter-Modal Passenger Study**. The study was conducted by the Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transport by the consulting firm IBI Group, in association with ADI Limited and Development Planning Associates Limited. As requested by its sponsors, the CTC added the report – hereafter referred to as the FP-CART Report – to the group of background documents normally made available to interested parties at each hearing, beginning with the first hearing at Halifax on May 17th. The FP-CART Report quickly became a focal point of attention at the hearings.*

The **Summary** dealt extensively with the lively controversy over this report that ensued at the hearings. We would like to add several further observations on some of the issues raised by the report. There were several general themes in the FP-CART

Report, the single most basic one being that rail-passenger service was very costly while alternative services by bus or air were less costly. Being costly, rail-passenger service required and would continue to require a high level of subsidy, while the bus mode would not require any subsidy, and the air mode, somewhat expanded over the present air network, would incur lower deficits than the rail mode.

Other themes in the report were that the most appropriate role for passenger trains was an inter-regional one, that is, connecting the Maritimes with Montréal along a single Halifax-Montréal corridor via Moncton and Campbellton; that the present rail passenger network was unsuitable to the region's transport needs; that these needs could be better met by a reduced rail system and an expanded bus and air system; that no amount of improvement to the rail mode would attract a large number of new rail passengers; and that the bus mode would be the major recipient of rail passengers if there were widespread rail discontinuances. In that connection, the report added that the best way in which to conserve transport energy in the region was to eliminate many rail services and expand the bus network as "... there is a potential ... for diverting some auto travellers to bus by improving the level of bus service in the Region and thus achieving more efficient energy use." The report stated that the automobile was the dominant mode for all travel, with approximately 85 per cent of the market, but that the exchange of passengers between the automobile and either an improved or downgraded rail system would be slight.

We shall make several general observations about conditions in the Maritime region which, while not directly refuting or supporting any particular arguments in the FP-CART Report, will broaden the context within which the report, and our hearings, may be viewed.

## **Air Expenditures**

The first observation has to do with subsidies, or deficits, incurred in the operation of trains, planes and highway vehicles. Throughout the hearings many submissions stated that the passenger train was not alone in its shortfall between revenues and costs, but that it was the only mode wherein these revenues and costs were highly visible and where the subsidy payments were made directly. Highways and airports also received public assistance but this was not usually in the form of direct subsidy payments to road or air operators. There is an exception to this in the Maritimes, however, where one airline, Eastern Provincial, has received in recent years a direct subsidy of approximately \$1.7 million per year. In addition, both EPA and Air Canada have publicly reported operating losses on their Maritime routes in recent years.

Most of the air infrastructure in the Maritimes, as in other parts of Canada, is owned and operated by the Federal Government, and incurs annual deficits in its operations. These operations include airports, air traffic control, and navigational aids, and expenditures include operating and capital costs for runways, terminals, air traffic control, navigational aids, aid to local and municipal airports, airport management, security and protection as well as the provision of civil aviation services. Revenues are derived from landing and parking fees, terminal and communication charges, and leases for terminal space, concessions, equipment and maintenance facilities. During the fiscal year 1975-76 the net government deficit on air infrastructure in the four Atlantic Provinces was in excess of \$54 million. Excluding Newfoundland and Labrador, the net deficit was approximately \$30 million in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island.

## Road Expenditures

There was a lot of debate between the bus companies and other witnesses over whether the bus mode was subsidized through its use of publicly-funded highways. Part of the argument was stated in the **Summary of Evidence**:

*The bus companies contended that the highways were built for automobile and truck users, not for buses; in fact, bus passengers received 'no subsidy whatever' ... One bus company said that it had been paying close to \$100,000 per year in fuel and license charges, even though it used only about 700 of its province's 15,000 miles of road; these were 'fair taxes ... (paid) without complaint.*

*An FP-CART consultant asserted that buses 'pay taxes which are indeed user taxes which go toward the upkeep of the roads'. A bus company official said that the Minister of Transport has supported the contention that bus passengers are not subsidized...*

*In response, participants pointed out ... that, in their opinion, the bus mode – and much more so the air mode – was not being assessed its fair share of total costs. One group stated that – apart from the 1975 Ministry of Transport document referred to, for which background data had never been produced for public scrutiny – there was no proof that the bus mode paid a fair share of road costs.*

We do not intend to pursue this particular debate any further. Frankly, it appears to be an argument that cannot be resolved with any finality. It is true that bus companies pay "user-fees" through taxes and licensing charges and it is also true that they use publicly-built and maintained highways, but to go much beyond these observations is to wander into the realm of philosophical speculation over fairness and equity with regard to all users of publicly-provided facilities.

However, it should be observed that the highways in the Atlantic provinces, like highways throughout Canada, incur annual deficits in their operations. That is, the costs of building and maintaining highways are not matched by the revenues derived from licensing fees and fuel taxes. Using data from Statistics Canada, Table 1 presents the highway expenditures, revenues and deficits for the four Atlantic Provinces for 1974, the latest year for which such information was available.

In total, in 1974, the Atlantic Provinces incurred a net deficit on their highways of \$215.2 million. The Provinces of Nova Scotia and New Brunswick had a combined deficit of \$149 million. The bulk of highway expenditures is borne by provincial and municipal levels of government with the Federal Government contributing a small proportion.

Thus, while it is impossible to say whether any individual motor vehicle operator does or does not "pay his way" for the roads, in aggregate, motor vehicle operators do not pay for the full costs of the roads they use.

In Nova Scotia and New Brunswick, motor vehicle revenues covered only 47 per cent of the 1974 road costs borne by all levels of government in those two provinces, leaving the remaining 53 per cent to be recovered from general taxation revenues.



**TABLE 1:**  
**Atlantic Provinces Highways Expenditures**  
**and Revenues, 1974**  
**(\$)**

<b>Province</b>	<b>Expenditures</b>	<b>Revenues</b>	<b>Deficit</b>
Newfoundland	97,454,707	40,345,887	57,188,974
Prince Edward Island	18,965,720	10,262,094	8,703,626
Nova Scotia	123,345,039	72,569,769	50,775,270
New Brunswick	157,850,512	59,329,627	98,520,885
<b>TOTAL</b>	<b>397,615,978</b>	<b>182,507,377</b>	<b>215,188,755</b>

Source: Statistics Canada.

### **Social and Economic Conditions**

A few other observations on some social and economic factors in the Maritime Provinces will complete the delineation of the context in which transport operates.

By comparison with the rest of Canada, the Maritimes is a poor region. This is equally true of Nova Scotia and New Brunswick, the two provinces which contain the rail-passenger service under consideration. On the basis of two indicators, income and unemployment, both provinces are considerably worse off than the country as a whole.

In 1975, Nova Scotia's unemployment rate was 13 per cent higher than the rate for Canada; in 1976, it was 35 per cent higher. The unemployment rate in New Brunswick exceeded the national rate by 43 per cent in 1975 and this difference increased to 56 per cent in 1976. Between 1975 and 1976 the growth in employment in Nova Scotia was 12 per cent behind the national average, and in New Brunswick it was five per cent behind.

These relatively high unemployment rates and slower than average rates of growth in employment are reflected in the income figures for the two provinces. Per capita income in Nova Scotia and New Brunswick was 20 per cent below the national average in 1976. These provincial figures tend to mask the large variations that exist within each province. Some areas, like Cape Breton in Nova Scotia or parts of Northern New Brunswick have been particularly affected by high unemployment and low income. Consequently, it is not difficult to understand why the incidence of automobile ownership is lower in the Maritime region than in other parts of Canada. According to the 1971 Census, per capita automobile ownership in Nova Scotia was 13 per cent below the national rate and in New Brunswick 17 per cent below the national rate.

The implications of all of this are that there may be less travel, on a per capita basis, in the Maritimes than in other parts of the country but that there would likely be a greater tendency for people in the region to travel on public transport, especially rail and bus. We pursue this further in the following section.

## **Recent Rail Trends**

While there has been an overall decline in rail traffic since the late 1960's and early 1970's, this decline has not been uniform throughout the Maritime region. Long-haul rail traffic since 1969 has declined by approximately 30 to 50 per cent, depending upon the city-pairs. The long-haul routes include Montréal-New Brunswick, Montréal-Halifax, Toronto-Sydney and Toronto-Halifax. The majority of long-haul traffic into and out of the Maritimes by public transport is carried on the air mode. While exact figures on bus passengers are unavailable, our Technical Support Group estimates that long-haul rail traffic is larger than long-haul bus traffic by a magnitude of tenfold.

There are, however, a number of short-haul city-pair markets in the Maritimes which have been growing in recent years. Rail traffic between Bathurst and Moncton and between Campbellton and Moncton has been increasing since 1969. Traffic between Moncton and Saint John, Halifax and Amherst (Amherst being the rail connecting point with Prince Edward Island), and Moncton and Halifax has been increasing since 1972-73. In fact the rail traffic between Moncton and Halifax exceeded the volume of airline traffic between these two cities in 1977. Preliminary indications for the first nine months of 1978 indicate substantial growth in rail traffic over most of the Maritimes system.

Whether this increased demand for short-haul rail traffic is due to the socio-economic factors mentioned previously, or to the increase in costs of owning and operating automobiles is impossible to determine at this time. What is clear, however, is that the public transport system in the Maritimes, including the rail system, plays an important role in fulfilling the region's transport requirements.

## **Concluding Remarks on the FP-CART Report**

What we have attempted to demonstrate is that all forms of transport in the Maritimes incur deficits, directly or indirectly. The passenger train is not alone in having its revenues exceeded by its costs. The air and highway modes also have substantial losses on the operation of their physical facilities.

Our conclusions are; first, that transportation is an expensive business and that all three modes are subsidized in one form or another, and second, that there is probably a greater need for public transport in the Maritimes than elsewhere owing to the generally depressed economic conditions and the relatively lower accessibility to the private automobile.

This, we think, is the proper context in which to place the FP-CART Report and to discuss future changes in the transportation system for the region. It is not enough to point to this or that mode as being more or less subsidized, although that is important too. It is necessary to look at the overall context in which each mode operates, along with the needs of the people in the region, and then to devise the best way to serve them.

## Passenger-Train Services between Montréal and the Maritime Provinces

The existing Maritime rail-passenger system is essentially a long-haul system with a few local trains which act primarily as feeders. There are two major passenger-train routes between Montréal and the Maritime provinces: Canadian National's Baie de Chaleur route via Lévis, Campbellton and Moncton; and Canadian Pacific's Short Line route, via Sherbrooke, Vanceboro (Maine), Saint John and, by ferry across the Bay of Fundy, Digby. These routes are illustrated in Figure 1.

At present on the Canadian National route, two trains, the "Ocean" and the "Scotian" carry the majority of passengers in the Maritimes. CN offered two Montréal-Halifax trains, the "Ocean Limited" and the "Maritime Express", until the early 1940's, when a third train, the "Scotian", was added. By the late 1960's, the "Ocean" and "Scotian" were running along with a Montréal-Moncton/Gaspé train, the "Chaleur". A summer train, the "Cabot", also ran in this period between Montréal and Sydney and this combined, four-train schedule was the high point of CN service on the route.

The Canadian Pacific has one train running at present, the "Atlantic Limited", between Montréal and Saint John. Until the late 1950's, Canadian Pacific operated two Montréal-Saint John trains, with ongoing ferry connections to Digby and to Halifax via CP's Dominion Atlantic Railway (DAR), as well as via Moncton by CN trains. Since the late 1950's, only the "Atlantic Limited" has served the route.

The trip time from Montréal to Halifax has decreased for CN's fastest train, the "Ocean", from 27 hours in 1925 to 22 hours today, although a 20 hour schedule was achieved in the mid-1960's. At present the "Scotian" is one half-hour slower than the "Ocean". The CP/DAR rail-water route from Montréal to Halifax has been competitive in trip time: 28 hours in 1925, 22 hours in 1965, and 21 hours today. Today the CP/DAR route requires a more difficult connection between train and ferry than in the past, owing to the removal of the downtown station at Saint John and the fact that the DAR train no longer calls directly at the wharf at Digby. The CP/CN all-rail route via Moncton was competitive with both the CP/DAR and all-CN routes until the late 1950's when connections deteriorated both at Saint John and at Moncton.

There has been an improvement in average speeds over the years. CN's fastest train, the "Ocean Limited", averaged 31 miles per hours in 1925, 32 in 1945, 40 in 1955, and 42 in 1965. CP's "Atlantic Limited" and predecessor train averaged 29 miles per hour in 1925, 33 in 1945, still 33 in 1955 and 36 in 1965. Today, however, the two trains are very close in average speed: 38 miles per hour for the "Ocean" and 37 miles per hour for the "Atlantic Limited".

The schedules of all Montréal-Maritime trains are convenient on the eastern segments, but inconvenient on the western segments. On CN, the segment roughly between Montréal and Campbellton has had night schedules by at least one of the two trains ("Ocean" or "Scotian") and the segment between Rivière-du-Loup and Mont-Joli has had night schedules by both trains. Prior to the 1960's, the existence of the "Maritime Express" and several local trains allowed convenient service on this section along the South Shore of the St. Lawrence River.

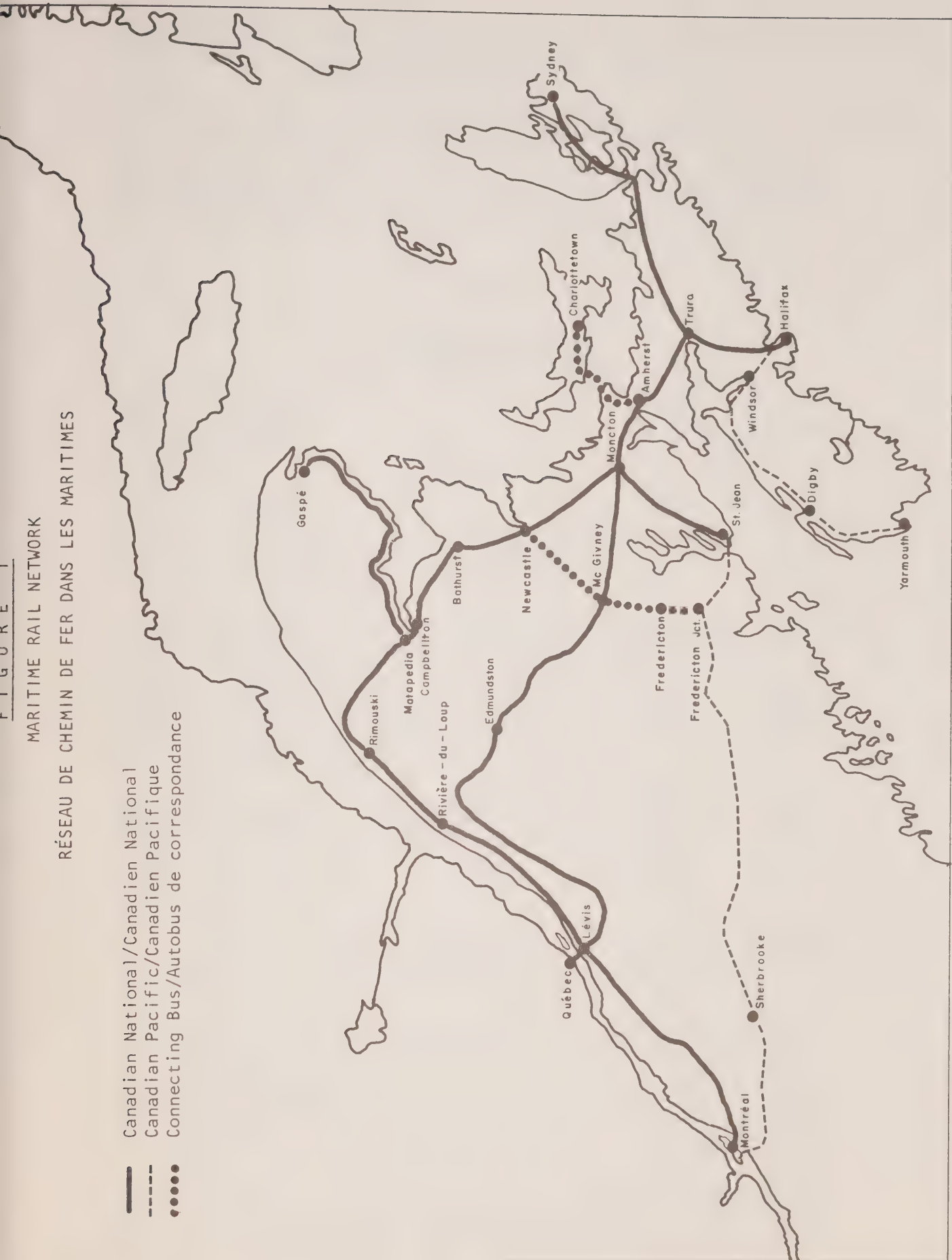
On Canadian Pacific, the portion between Sherbrooke and McAdam (mostly in Maine) has always been traversed during the night, with the segment east from McAdam through to Halifax enjoying day-time service. As was the case with CN, CP operated local service on the inconvenient portion prior to the 1960's.

The schedules of the "Ocean", "Scotian" and "Atlantic Limited" are shown in Tables 2 and 3. Eastbound the "Ocean" departs Montréal in the late afternoon with a typical summer consist of 14 cars. Four cars are split-off at Truro for the Sydney service while the remaining cars continue to Halifax, arriving in mid-afternoon. The eastbound



MARITIME RAIL NETWORK  
 RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DANS LES MARITIMES

- Canadian National/Canadien National
- - - Canadian Pacific/Canadien Pacifique
- Connecting Bus/Autobus de correspondance



"Scotian" departs Montréal shortly before midnight with a typical summer consist of 16 cars. Five cars are split-off at Matapédia to provide through service to Gaspé and the balance continue to Halifax, where they arrive in the late evening.

On the westbound trip the "Ocean" departs from Halifax at noon. At Matapédia it picks up the returning Gaspé cars which were split-off the eastbound "Scotian" the previous day. It then continues to Montréal, arriving there early in the morning. The westbound "Scotian" departs Halifax late in the afternoon and at Truro picks up the cars returning from Sydney which were originally split-off the eastbound "Ocean" the previous day. The "Scotian" arrives in Montréal in mid-afternoon of the next day.

**TABLE 2:**

**Canadian National 1977-78  
Maritimes-Montréal Schedule**

<b>Departures Westbound</b> (Read down)			<b>Departures Eastbound</b> (Read up)		
<u>Scotian</u> <u>11-19</u>	<u>Ocean</u> <u>15</u>		<u>Ocean</u> <u>14-18</u>	<u>Scotian</u> <u>12</u>	
17:15	11:30	Dp. Halifax	Ar. 15:55	22:35	
19:10	13:00	Truro	14:35	21:10	
11:35	06:30 (connection)	Dp. Sydney	Ar. 21:30	03:05 (connection)	
22:45	16:30	Moncton	10:55	17:50	
03:10	21:25	Campbellton	06:20	13:05	
02:33	21:15	Matapédia	— —	11:10	
	13:30	Dp. Gaspé	Ar. — —	18:10	
05:25	23:40	Mont-Joli	02:15	08:25	
08:15	02:20	Rivière-du-Loup	23:55	05:45	
11:10	04:50	Lévis	20:55	03:05	
15:00	08:30	Ar. Montréal	Dp. 17:05	23:30	

Source: VIA Rail Canada Inc., **System Timetable** (October 30, 1977 - April 29, 1978).

Due to the exchange of cars between the two trains at Truro and Matapédia, the "Scotian" presently constitutes the larger train eastbound in terms of cars, while the "Ocean" constitutes the larger westbound train. Both trains carry a full range of coach, Dayniter, sleeping, lounge and dining cars. The Matapédia-Gaspé train provides through coach, Dayniter, sleeper, meal and lounge facilities while the Truro-Sydney train provides through coach, Dayniter, meal and lounge facilities. Through sleeping cars are no longer provided.

The Montréal-Saint John train, the "Atlantic Limited", over CP Rail's line through Sherbrooke and the State of Maine offers dome coach, sleeping car, and light meal and lounge facilities on its overnight run.

**TABLE 3:**  
**Canadian Pacific 1977-78**  
**Maritimes-Montréal Schedule**

<b>Departures Westbound</b> (Read down)		<b>Departures Eastbound</b> (Read up)	
Atlantic Limited <u>41</u>		Atlantic Limited <u>42</u>	
20:50	Dp. Saint John	Ar.	09:45
20:50 (bus connection)	Dp. Fredericton	Ar.	09:35 (bus connection)
23:00	McAdam		07:40
04:00	Mégantic		00:40
06:05	Sherbrooke		22:40
08:50	Ar. Montréal	Dp.	19:50

Source: VIA Rail Canada Inc., **System Timetable** (October 30, 1977 - April 29, 1978).

The period when traffic was greatest on Montréal-Maritime train services occurred in the mid-1960's, when CN greatly expanded its train consists. In the off-season, on a daily, one-direction basis, CN offered 4 sleeping cars in 1925, 11 in 1945, 9 in 1955 and 17 in 1965. During these years, the summer consists were usually expanded by no more than 3 extra sleeping cars over and above those offered during the winter. At present, 4 sleeping cars are offered daily in the off-season and 7 are offered in the summer, although extra cars are added as needed.

In contrast, Canadian Pacific offered only 2 daily sleepers in 1925, 3 in 1945, a peak of 4 in 1955, and 2 in 1965. One extra sleeper normally was added in summer. Since 1970, the "Atlantic Limited" has carried only one sleeping car.

### **Other Maritime Services**

In addition to the long-haul services linking Montréal to the Maritimes, there are several short-haul services, mainly intra-Maritime, and all operated with Rail Diesel Car (RDC) equipment. With one exception, these are operated by Canadian National.

The CN services are: a daily Québec-Edmundston service, a daily Edmundston-Moncton service, a twice-daily Saint John-Moncton service and a daily Halifax-Truro-Sydney service. Canadian Pacific's DAR provides daily services between Halifax-Kentville and Halifax-Yarmouth. All but the Saint John-Moncton and the DAR services provide snack bar facilities.

There are several short-haul connecting services in the Maritime system which are provided by private bus companies under charter to the railways. These are the Fredericton Junction to Fredericton service which connects with CP Rail's Montréal-Saint John train, and the Amherst to Charlottetown service which connects with two CN eastbound and one westbound Halifax-Montréal trains. There is also a daily scheduled



bus service between Newcastle and Fredericton, but it provides only one good connection: from Fredericton to the eastbound "Scotian".

## Costs, Revenues and Traffic

In our *Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger-Train Service*, Ottawa: April, 1977, there was an extensive discussion of the relationships between costs, revenues, train capacities, and the nature of the regions which were served by the trains, designed to explain what was meant by the term "uneconomic passenger-train service". While that discussion referred primarily to the Western transcontinental services, many of the same factors apply also to the Eastern transcontinental trains from Montréal to the Maritimes.

The Commission has adopted the following definition of an uneconomic passenger-train service as:

*... one which is incapable of being rendered profitable to the railway under any feasible alterations in railway operating practices, equipment assignment, scheduling, pricing or other aspects of passenger service under railway control.*

We have used this definition in all our previous decisions on passenger-train services and shall do the same in this plan.

All of the Maritime services presently running are uneconomic; that is, they have been so declared by the Canadian Transport Commission and hence are eligible for subsidy by the Federal Government of up to 80 per cent of their certified actual losses. Each year the railways must file with the Commission their costs and revenues for their passenger-train services; these are certified by the Commission and subsidy payments made on the certified claims.

For 1977, the aggregate of the losses on the Maritime services was \$47.9 million. Eighty per cent of this loss was eligible for subsidy, amounting to \$38.3 million, which was paid by the Federal Government to the railway companies. The loss is derived from costs of \$62.1 million less revenues of \$14.2 million. The services which are included are the CN trains from Montréal to Halifax and Sydney, Montréal to Gaspé, Sydney to Halifax, Québec to Edmundston, Edmundston to Moncton, and Moncton to Saint John. The CP Rail service consists of the train from Montréal to Saint John. The CN services accounted for \$57.4 million of the costs, \$13.4 million of the revenues, and \$44 million of the losses. The CP Rail costs were \$4.8 million, revenues were \$819,000 and the loss was \$4 million.

Most of the service in and to the Maritimes is provided over the CN route from Montréal to Sydney and Halifax via the South Shore of the St. Lawrence, Campbellton, and Moncton. More than 90 per cent of the approximately 600,000 annual passengers on Maritime trains are carried by trains over CN routes. The CP Rail service is much less extensive than the CN service in the Maritimes, with essentially only its overnight train between Montréal and Saint John. Prior to the introduction of VIA's common tariff in the summer of 1978, the CP Rail tariff was generally higher than the equivalent CN fare. Therefore, because of the relatively smaller service and higher tariffs, the CP Rail share of the total Maritimes traffic was significantly less than that of CN.

## Some Characteristics of the Service

The predominant characteristic of the Maritime rail system is that it is essentially a long-haul system with shorter-haul feeder services connecting with the trunk routes. The nature of the demand is, however, a mixture of both of these. The distribution of long-haul and short-haul passengers on the Maritime trains for 1975-76 is presented in Table 4.

Nearly one-third of the passengers are long-distance travellers who are using the trains for trips between Montréal and New Brunswick and Nova Scotia. Approximately 40 per cent use the trains for shorter-haul journeys between points within the Maritime region. The remainder of the journeys are divided among travel between Québec City and Montréal, travel in the Gaspé region, and travel east of Québec City along the South Shore of the St. Lawrence River.

As with the Western transcontinental services, long distance trains cannot be all things to all people and yet they are forced to combine several functions: long-distance service, short-distance daytime inter-city service, and service to smaller, regional centres. Because of this multiplicity of demands upon a long-distance train, it fails to perform any of these functions well. And yet, in spite of this, the actual distribution of passenger trips reflects a surprising balance between the long and short-haul markets. How many potential passengers exist who might be encouraged to use a service better tailored to their individual needs is a question that, for the moment, must remain unanswered. It is also difficult to assess, with any precision, how the economics of the trains suffer as a result of this problem. Undoubtedly, it contributes to the losses, owing to the mismatch between the patterns of service, capacities, and the distribution of the long-haul and short-haul markets.

**TABLE 4:**

**Distribution of Origin and Destination Passenger  
Traffic on Maritime Rail System**

Montréal–Québec City	12%
South Shore East of Québec City	6%
Gaspé Region	9%
Long Haul: Montréal–Maritime Provinces	32%
Intra–Maritimes	<u>41%</u>
Total	100%

One further noteworthy observation in this regard, however, is that the fastest growing traffic segment during the last two years has been the long-distance traffic between Montréal and the Maritimes. The pattern displayed by the short-haul traffic has been a mixture of growth, decline or stability, depending upon the particular route-segments and city-pairs involved.

**The Seasonal Pattern of Traffic**

There are generally considered to be several peak periods of demand for rail services throughout the year. The longest and most sustained period of high travel demand occurs during the summer months from roughly mid-June to mid-September. Other periods of peak demand are shorter and more intense, such as the December Christmas period, the Easter period in the spring, and the Thanksgiving holiday period in October.



Unlike the Western transcontinental trains, where there were very large differences in the demand between the slack, winter period and the busy, peak summer months, the Maritime services in general exhibit considerably less variation in seasonal demand. This is not to say that the summer and holiday periods are not busier than other times of the year; they are. But the ratio or spread between peak and off-peak demand is considerably less than was the case when we examined the Montréal/Toronto to Vancouver trains.

Nevertheless, some segments of Maritime traffic exhibit sharper seasonal swings in demand than others. For example, traffic between Montréal and Halifax is considerably higher during the summer months than during the winter season. Shorter-haul city-pairs such as Moncton-Saint John, Moncton-Halifax and Sydney-Halifax show very little variation in demand by season of the year. Yet other segments show traffic peaking during the winter months, owing to the severity of winter and the likelihood of hazardous driving conditions on the highways. Traffic between Bathurst and Moncton, along the Gaspé line, and Montréal to Québec City and Lévis all have winter peaks in traffic that are as high as, or higher than, the summer traffic over those segments.

Thus there is no clear demarcation between the peak and off-peak season for the Maritime services. While summer rail travel is greater than in winter, certain segments of the routes show winter travel exceeding those of summer, and other segments have winter and summer travel levels which are about the same. Thus, in general, there is a steady, year-round demand for the services provided by the Maritime trains which underlines the fact that the service caters to a consistent need for transportation over and above the purely holiday and vacation-oriented segment of the travel market. This is discussed further in the following section.



## Users of the Maritime Rail-Passenger Service

To aid us in determining the kinds of passengers who use the rail services, as well as to identify deficiencies in the service and areas where improvements might be made, the Commission carried out a survey of railway passengers during the spring of 1977. Eighteen hundred passengers, who were considered to be representative of all passengers on the "Ocean" and "Scotian" trains between Montréal and Halifax, were interviewed in order to ascertain their purpose for travelling, their reasons for choosing the train, the alternative travel means available to them, and personal characteristics such as age and occupation.

Rail passengers were found to be generally representative of the areas in which they reside with regard to their incomes, with short-haul travellers having median incomes somewhat above the provincial averages, while the average income of long-haul travellers was slightly below provincial average incomes. Students comprised the largest proportion of the sample (21 per cent), followed by housewives (17 per cent), skilled labourers (17 per cent) and professionals (13 per cent). Long-haul passengers tended to be older, on average, than short-haul passengers, persons between ages 30 and 50 tended to use these trains less than those who were either older or younger, and approximately 40 per cent of those travellers who were under 25 were students. More women than men travelled by train and the women travellers had a greater tendency to use sleeping car accommodations.

Passengers who were taking short trips tended to travel between a city and a town whereas most long-haul trips were between major centres. More than 50 per cent of the passengers had to make a connection during their trip: 20 per cent of the long-haul passengers were from Ontario while the short-haul trips were nearly all made by residents of New Brunswick and Nova Scotia.

Approximately 40 per cent of the short-haul passengers made their trip for non-discretionary purposes — that is, for business, personal appointments or travel to and from work — as opposed to 28 per cent of the long-haul passengers. This was reflected in the larger number of short-haul passengers who had no alternative means of travelling and who voiced a greater concern over the convenience of scheduling. In contrast, the long-haul passenger was more concerned with economy and enjoyment of the trip and was more likely to be taking the train out of choice rather than necessity.

Short-haul passengers considered the advantages of rail travel to lie in its low cost and reliability when compared to other modes of travel. The disadvantages of rail travel were considered to be inconvenient schedules and longer travel times. Nevertheless, the rail mode was rated superior to the bus mode in all of the comparisons between the two.

In summary, the survey of passengers helped to strengthen several of our convictions about the service: that there is an important short-haul component of the demand in addition to the long-haul demand; that considerable numbers of Maritime rail travellers use the trains because they have no alternative form of transportation available, and that there is an important non-discretionary aspect to the Maritime rail passenger market, that is, people who use the trains for business or other non-holiday purposes.



## **Routing Alternatives**

At present there are two routes from Montréal to the Maritimes: CN's route between Montréal and Sydney/Halifax via Lévis, Campbellton and Moncton and the CP Rail route between Montréal and Saint John via Sherbrooke and the State of Maine. As we have previously mentioned, there are additional services, acting mainly as feeders to the transcontinental trains, which link Sydney and Truro, Gaspé and Matapédia, Moncton and Saint John, Moncton and Edmundston and Québec City. Leaving aside for the moment the question of local and connecting service to Gaspé, Sydney, Edmundston and between Moncton and Saint John, the primary issue regarding Eastern transcontinental service is the single-route option versus the double-route option.

The criteria that must go into selecting one alternative over another are: the anticipated costs, revenues and losses of the proposed service; the demand for the proposed service; the alternative transportation modes available; the need to supply sufficient capacity to handle existing and foreseeable future demand; the ease with which intra-Maritime as well as inter-regional travel can be undertaken and the need to ensure that as many major population centres as possible have relatively good access to the railway system. These criteria do not all complement each other. Indeed, some are at odds with others. Neither is this list exhaustive, although it certainly conveys the major concerns which we must take under consideration.

In addition, we have had the experience of several months of public hearings in cities in the Maritimes. Many of the arguments and discussions which we heard then are still with us: discussions of the relative economic disadvantage that much of the region possesses; the effects of further unemployment in an area where unemployment is already too high; the need to conserve energy, in transportation and other areas, and the contribution that trains can make in this regard. Many of these issues have been discussed in our **Summary of Evidence** and in earlier sections of this Preferred Plan. We must attempt to weigh, in as judicious a fashion as possible, all of the economic, social and regional arguments which we have heard in arriving at our Preferred Plan.

## **The Single and Double-Route Alternatives**

In its essential form, the one-route alternative could provide transcontinental service between Montréal and Halifax over the CN route via Lévis, Campbellton and Moncton. This would be a full-service train with baggage, coach, sleeping car, meal, beverage and lounge service. Connections could be provided by Rail Diesel Cars (RDC's) at Matapédia for Gaspé, at Moncton for Saint John and Edmundston, and at Truro for Sydney. There could be additional day-time service along the South Shore of the St. Lawrence and in Northern New Brunswick over the route which would be traversed at night by the transcontinental train. There would also be a connecting bus service at Amherst for Charlottetown.

The double-route alternative has virtually all of the features of the single-route alternative except that another route between Montréal and the Maritime Provinces would be retained: the CP Rail route between Montréal and Saint John via Sherbrooke and the State of Maine. This service would offer baggage, coach, meal, sleeping car and beverage-lounge service, as on the service over the CN route. There would be a connecting bus service at Fredericton Junction with Fredericton. The rail service could terminate at Saint John, as it presently does; it could continue through to Moncton, terminating there; or it could continue east of Moncton and terminate in Halifax. Connecting services would then be provided at Truro for Sydney.

There are a number of advantages and disadvantages to both the single-route and double-route alternatives. Both have the advantage of being less costly to operate than the present system. Depending upon the frequency of short-haul services which would be supplementary to the transcontinental trains, the one-route choice could reduce the present costs by up to 18 per cent. The two-route could reduce present costs by up to 3 per cent. These cost reductions result from the present system of three daily overnight trains being reduced to either one or two, depending upon whether the single or double route is selected.

Forecasting the effects of either choice on revenues and, hence, losses, is a more hazardous proposition than estimating only the costs. There are a number of factors which have to be taken into consideration, not all of which can be easily foreseen. These include the following: would all of the traffic presently using the trains be retained? If so, what is the likelihood of traffic increasing in the near future, and by how much? If not, by how much would traffic fall? Could either the single or double-route alternative provide sufficient capacity to meet any possible future traffic increases?

### **Cost and Loss Considerations**

We have had our Technical Support Group prepare some estimates of the absolute level of loss and the relative level of loss, i.e., the loss per passenger-mile for the one and two-route configurations. These estimates include provision for overnight service, day service and connecting feeder service. The difference between the one and two-route configuration is that the one-route configuration does not provide service over the CP Rail route between Montréal and Saint John. The comparisons are with the existing system, using 1975 costs as the basis for the analysis. Although the use of these costs results in lower absolute dollar amounts, the relative differences between the various configurations remain the same as if current costs were used.

Table 5 presents the estimated costs, losses and traffic for the one and two-route alternatives. Translating these amounts into percentages, the two-route alternative costs three per cent less than the present system, produces 10 per cent more revenue and reduces the loss by nine per cent. However, it generates 14 per cent more passenger-miles than the existing system and reduces the loss per passenger-mile by 21 per cent.

The one-route alternative reduces costs by 18 per cent below the existing system. It produces only a three per cent increase in revenues, but reduces losses by 27 per cent. The single-route alternative would result in an estimated 9 per cent increase in passenger-miles producing a decrease in the loss per passenger-mile of 34 per cent.

On the basis of these estimates, several tentative conclusions can be reached. First, the single-route alternative reduces the loss considerably more than the double-route alternative, but it does this by a greater reduction in costs rather than through a major increase in traffic. Second, the two-route alternative attains a larger traffic increase, but a smaller reduction in loss because it is more costly to operate than the single-route system. What would happen to the losses if traffic were to increase on this system?

We asked our Technical Support Group to prepare some estimates for the following situations: no change in traffic, an increase of 20 per cent and an increase of 40 per cent in traffic over the 1975 levels. This information is presented in Table 6. From these estimates, it can be seen that with increases in traffic there is a convergence in the losses for the single and double routes. With no change in traffic, the single route loses \$5.5 million less than the double route, but with traffic increases of 20 or 40 per cent, the difference between the two losses becomes \$5 million and \$4.2 million respectively. On the basis of loss per passenger-mile, the convergence is more pronounced: at existing traffic levels and at 20 and 40 per cent increases in traffic, the two-route system incurs

**TABLE 5:**  
**Estimates of Financial and Traffic Results for**  
**One-Route and Two-Route Alternatives**  
**(millions)**

	<b>Cost</b>	<b>Revenue</b>	<b>Loss</b>	<b>Passenger- Miles</b>	<b>Loss per Passenger- Mile</b>
Existing System	\$42.4	\$13.0	\$29.4	239.6	12.4¢
Two-Route Alternative	\$41.2	\$14.3	\$26.9	273.6	9.8¢
One-Route Alternative	\$34.8	\$13.4	\$21.4	260.3	8.2¢

losses per passenger-mile of 9.8 cents, 8.0 cents and 6.9 cents respectively, while the one-route system incurs losses per passenger-mile of 8.2 cents, 6.8 cents and 6.1 cents respectively.

Another way of looking at this information is in terms of the relative differences between the two configurations. This is illustrated in Table 7. Thus, at existing traffic levels, the two-route alternative incurs losses that are 26 per cent higher than the one-route alternative, with the losses per passenger-mile being 20 per cent higher. With a 20 per cent increase in traffic, the difference in loss is 24 per cent while the difference in loss per passenger-mile is 18 per cent; with a 40 per cent traffic increase, the loss difference is reduced to 19 per cent while the difference between the losses per passenger-mile becomes 13 per cent.

Thus, solely on the basis of costs and losses, the single-route alternative is less costly than the double-route alternative, but it produces somewhat less traffic. With increasing levels of traffic, however, the differences between the two begin to narrow; although the one-route alternative remains more effective in terms of loss reduction than the two-route alternative at the highest level of demand, the improvement in cost effectiveness of the two-route system with increasing traffic is greater than for the single-route system.

### **Transportation Considerations**

The other important consideration in choosing between these two alternatives is question of need, i.e. the actual requirement for rail services as evidenced by the amount and nature of the traffic which is carried.

There is no doubt that there is a demand for rail passenger services in the Maritime region. We have devoted considerable attention to the factors which create this demand: a lack of transportation alternatives in parts of the region; relatively lower incomes and lower rates of automobile ownership than in other parts of Canada; severe winters in some areas which often render highways unusable or hazardous for driving; weather conditions, notably fog, at other points which interfere with air schedules; and the presence of a rail service which offers a reasonably economical and reliable means of moving from place to place.



TABLE 6:

**Estimates of Losses for Various Levels of Traffic  
for One-Route and Two-Route Alternatives**

Traffic Level Compared to 1975:

	no change	+ 20%	+ 40%
<b>Two-Route Alternative</b>			
Loss (millions)	\$26.9	\$26.0	\$25.8
Loss per passenger-mile	9.8¢	8.0¢	6.9¢
<b>One-Route Alternative</b>			
Loss (millions)	\$21.4	\$21.0	\$21.6
Loss per passenger-mile	8.2¢	6.8¢	6.1¢
Difference in Loss Between One and Two-Route Alternatives (millions)	\$ 5.5	\$ 5.0	\$ 4.2

TABLE 7:

**Percentage Differences in Losses Between  
One-Route and Two-Route Alternatives  
for Various Levels of Traffic**

Traffic Level Compared to 1975:

	no change	+ 20%	+ 40%
<b>Percentage Difference Between Two-Route vs. One-Route in:</b>			
Loss	+ 25.7%	+ 23.8%	\$19.4%
Loss per passenger-mile	+ 19.5%	+ 17.6%	+ 13.1%

The question really becomes one of choosing between a system which includes cities such as Saint John and Fredericton in a network of direct rail service to and from New Central Canada or one that excludes them. Saint John is the largest city in New Brunswick and Fredericton is the capital city of the province. Under the single-route alternative, Saint John would be linked to Moncton and thereby to Montréal via a connection and travel to Montréal would involve a "backward" trip of close to 100 miles and several extra hours duration. Saint John and Fredericton would be denied the direct access to Montréal which they presently enjoy.

To what extent does the two-route alternative constitute a "duplication" of service to the Maritimes? We faced the same problem in Western Canada when we were devising our *Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service*. The

question there was whether service west of Winnipeg over both the CP Rail route through Regina and Calgary and over the CN route through Saskatoon and Edmonton constituted “unnecessary duplication”. Our decision was summarized in the following statement: “The preferred choice ... is that which would serve the most people on both lines with a through service to Eastern Canada.”

Thus, we recognized that the population corridors diverged west of Winnipeg, with large and almost equally sized cities in both the northern and southern parts of the Prairie Provinces. The problem in New Brunswick is not dissimilar with the large population centres of Saint John and Fredericton located along a “corridor” that diverges from the area adjacent to the CN route through northern New Brunswick.

On the basis of costs alone, it would be a relatively easy matter to argue that the two-route alternative does constitute duplication and that if a single route were selected, there would be not only no duplication, but considerable savings in costs.

However, on the basis of potential markets, as well as on the principle of equality of accessibility to the railway system, it can be argued convincingly that the CP Rail route through Saint John should be retained and that to do so would not create “unnecessary duplication”.

The test of either the existence of or the amount of duplication would come when the ridership was counted. Certainly the potential appears to be there for increasing traffic over this route. Similarly, the presence of VIA Rail Canada provides a new impetus to the former CP Rail service which, to say the least, under VIA's marketing is being operated with attractive new fares and more promotion than it has received in the recent past.

Therefore, the “duplication” question resolves itself in this way: there may be elements of **physical** duplication in having two transcontinental routes between Montréal and the Maritimes, even though they do not parallel one another directly and serve different regions, but it would not constitute **unnecessary** duplication if there is sufficient traffic over both routes. While this latter point will require actual operation of the route through Saint John for some specified period in order to confirm the traffic potential there, we believe it exists. And to deny Fredericton and Saint John the direct access to Central Canada they presently enjoy would be unthinkable.

# **The Preferred Plan**

## **Long Distance Transcontinental Service**

The Eastern transcontinental passenger-train service will consist of train service over two routes between Montréal and the Maritime provinces: service over the CN line along the South Shore of the St. Lawrence River through Campbellton and Moncton and service over the CP Rail route through Sherbrooke and Saint John. Both of these services will provide the full range of on board services, including checked baggage, coach, sleeping car, and meal and lounge facilities.

The overnight service through Sherbrooke and Saint John will not terminate in Saint John. It will be extended through to Moncton and Halifax over the CN line east of Saint John. The intention is for this train to carry the majority of long distance transcontinental traffic between Nova Scotia and Central Canada. The overnight service on the CN line will run between Montréal and Moncton, at least during the off-peak periods, when the volume of long distance traffic is less than during the peak periods. During the busy periods, when the Halifax-Saint John-Montréal service may not have enough capacity to handle the traffic to and from Central Canada, the Montréal-Moncton train could be extended to Halifax.

## **Connecting Services**

This plan provides for connections with the transcontinental trains at Matapédia for Gaspé and at Truro for Sydney. These services would be operated with Rail Diesel Cars equipped with light meal or snack facilities. The operation of Rail Diesel Cars over these routes will result in economies in operation and faster schedules than if conventional trains were to continue on these routes.

The connecting bus services between Fredericton and Fredericton Junction, which meet the Montréal-Saint John train as at present, and between Amherst and Charlottetown, will continue in operation.

## **Short Distance Local Service**

The two long-distance services are designed to serve primarily the inter-regional markets between the Maritimes and Central Canada. There are additional transport needs that exist in the Maritime region which cannot be met solely by the transcontinental services and their connections. Certain areas in the Maritimes, such as Cape Breton and Northeastern New Brunswick, should be linked to other major population centres within the Maritimes as well as to capital cities. We are convinced, based on the evidence we heard at the public hearings and on the evidence discussed previously in this Plan, that the quality of alternative service, whether by road or air, is not fully satisfactory throughout the Maritimes and that a good, reliable rail service is warranted. Since a significant amount of the total demand for rail service in the region is for short distance inter- and intra-regional travel, additional local service is to be provided.

On the CN line between Montréal and Moncton, there are two distinct regions which require a day time rail service. The first is the region between Montréal and Mont Joli, along the South Shore of the St. Lawrence River and the second is in Northeastern New Brunswick between Campbellton and Moncton. A day time rail service will be provided to both regions, either with a continuous Montréal to Moncton train running during the day time, or with separate day time trains between Montréal and Mont Joli and between Campbellton and Moncton. In either case, these trains are to have adequate baggage, coach, meal and lounge facilities. If two regional trains are to be run, these services



should be operated with RDC's having adequate baggage, light meal or snack facilities.

The choice of operating either the continuous train between Montréal and Moncton or the two regional trains between Montréal and Mont Joli and between Campbellton and Moncton rests with the management of VIA Rail Canada. For operational reasons VIA may decide to favour one or the other. Either one will satisfy the demand for regional service, especially over those portions of the route which are traversed at night by the transcontinental train.

There will also be service between Halifax, Moncton and Saint John and between Sydney, Truro and Halifax. These services are not tied into the transcontinental service, but will complement it by providing short-haul inter-city service at times, where possible, "opposite" to the schedules of the transcontinental service. For example, if the transcontinental service operates eastbound between Saint John and Moncton in the mornings and westbound in the evenings, it would be desirable to have the short-haul service between these two cities running opposite: westbound in the mornings and eastbound in the evenings. These services would be operated with RDC's equipped to provide adequate snack or light meal facilities.

### **Potential Cost Savings**

The services described above will result in direct savings in costs when compared to the present system. These savings will result from the conversion of one of the present three transcontinental trains into a day time service between Montréal and Moncton, thereby eliminating the costs associated with the operation of sleeping cars, the replacement of the conventional trains between Matapédia-Gaspé and Truro-Sydney with RDC's, and the termination in Moncton of one of the overnight trains.

This plan is more costly than a single-route plan but, being better tailored to the actual and likely future demand in the region, it will carry more traffic and provide equality of rail-passenger service for all of the communities in the region.

### **Facilities**

Although it is not our intention to dictate the details of train consists or operations the following basic guidelines are to be followed:

- i) Sufficient capacity is to be provided to cater to the volume of traffic which presents itself.
- ii) The overnight transcontinental trains are to have adequate baggage, coach, sleeper, and meal/beverage/lounge facilities. The short-haul local trains are to have adequate light meal/snack facilities.

The basic concepts of the Preferred Plan have been designed partially on the strength of these guidelines. It is in no way our intention to restrict future experimentation; obviously, evolving public preferences will dictate changes and the need to experiment must be clearly recognized by VIA. We also consider it advantageous to re-equip these trains in the near future, with the expectation of reducing operating and maintenance costs and of attracting new passengers.

## Plant Modifications

There are no significant plant modifications required to implement the Preferred Plan. All services will continue to use existing lines and stations, with a single exception. The service from Montréal to Saint John will proceed from the CP Rail line in Saint John to the CN line in that city. A connection exists now, although it may require some upgrading. The choice of stations in Saint John will be left to the management of VIA, bearing in mind that convenience to the passenger is the most important consideration.

## Implementation

Because there are minimal alterations to the physical plant involved in the operation of the Preferred Plan, we propose that VIA Rail Canada, Canadian National Railways and CP Rail, who share the collective responsibility for the management and operations of the services, implement the Preferred Plan to coincide with the introduction of the spring timetables at the end of April, 1979.

Under the **Railway Act**, the Canadian Transport Commission has the duty and responsibility to monitor the adequacy of service and the operating and financial efficiency of passenger-train performance. This function will be exercised both during and after the implementation process.

## Conclusions

The following points concerning the Preferred Plan must be stressed:

- i) The Preferred Plan represents a synthesis of the views of, and evidence presented by, individuals, organizations, the railways and the Commission.
- ii) Basic concepts and patterns of the plan – especially the rearrangement of the relationships between long-haul and short-haul services – will best provide satisfactory service to the public; will be less costly than the existing services; and will be feasible in operational terms.
- iii) The partial separation of the long and short distance functions, with services better tailored to each, will mean more convenient and attractive service for most passengers and will result in reduced costs of operation.

## Recommendations

The Panel recommends:

- i) That the implementation of the Preferred Plan be accompanied by a major marketing and promotional effort.
- ii) That methods of providing more economical meal and sleeping facilities be investigated, bearing in mind the necessity that these services continue to be of an adequate standard.
- iii) That a long range investigation of the non-train-riding public be undertaken, in order to assess the ultimate market for passenger-train service.
- iv) That, depending upon the outcome of that investigation and of careful economic analysis, the Government and VIA Rail Canada proceed with the

re-equipping of the trains with new, more efficient and attractive equipment.



## Recommandations

Le jury recommande:

- i) que la mise en vigueur du plan donne lieu à un programme de commercialisation et à une campagne de publicité d'envergure.
- ii) que les méthodes de prestation de service de restauration et de voitures-lits moins coûteux soient étudiées en tenant compte du fait que ces services doivent continuer à être de bonne qualité.
- iii) que des recherches de plus longue portée orientées vers les non-usagers des trains soient entreprises afin de déterminer le marché total possible pour les trains de voyageurs.
- iv) que suivant les résultats de ces recherches et une analyse économique minutieuse, le Gouvernement du Canada et VIA Rail Canada dotent les trains d'un équipement nouveau, plus efficace et plus attrayant.

essais futurs; de toute évidence, ce seront les préférences du public qui dicteront les changements et Via doit reconnaître la nécessité de l'expérience. Nous estimons également qu'il pourrait être avantageux de rééquiper ces trains dans un proche avenir, afin de réduire les coûts d'exploitation et d'entretien et d'attirer de nouveaux voyageurs.

## Modification des installations

Aucune modification d'envergure ne sera nécessaire pour mettre en oeuvre le plan privilégié. Tous les services s'effectueront grâce aux voies et aux gares existantes, à une exception près. Le service Montréal-Saint-Jean passera de la voie de CP à Saint-Jean à la voie de CN dans cette même ville. Un raccordement existe, mais il faudra peut-être y apporter quelques améliorations. VIA Rail décidera de la gare à utiliser à Saint-Jean, en gardant en mémoire qu'il faut avant tout choisir celle qui accommodera le mieux les voyageurs.

## Mise en vigueur

Comme la mise en vigueur du plan privilégié n'entraîne que de légères modifications des installations, nous proposons que VIA Rail Canada, les Chemins de fer Nationaux du Canada et CP Rail, qui se partagent la responsabilité collective de la gestion et de l'exploitation des services, mettent le plan privilégié en vigueur afin que celui-ci coïncide avec l'introduction des horaires du printemps à la fin d'avril 1979.

En vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission canadienne des transports a le devoir et la responsabilité de veiller à la bonne qualité du service et à l'efficacité financière et opérationnelle du rendement des trains de voyageurs. Elle s'acquittera de cette fonction à la fois pendant et après le processus de mise en vigueur.

## Conclusions

Nous tenons à souligner les points suivants au sujet du plan privilégié:

- i) Le plan privilégié constitue une synthèse des vues et des preuves présentées par des particuliers, des organismes, les compagnies ferroviaires et la Commission.
- ii) Le concept et la structure du plan, en particulier la réorganisation des interrelations entre les services sur courte et sur longue distances, accommoderont mieux le public, ils seront moins coûteux que les services en place et ils seront plus rentables en termes d'exploitation.
- iii) La séparation partielle des trains sur courte et sur longue distances, dotés de services mieux adaptés à leurs caractéristiques, assurera un service plus efficace et plus attrayant à la plupart des voyageurs et contribuera à réduire sensiblement les coûts d'exploitation.

Montréal et Mont-Joli, le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent et, d'autre part, de la région nord-est du Nouveau-Brunswick, qui se situe entre Campbellton et Moncton. Ces régions obtiendront un service ferroviaire de jour, soit un seul train Montréal-Moncton roulant de jour, soit des trains distincts entre Montréal et Mont-Joli et entre Campbellton et Moncton. Dans un cas comme dans l'autre, des services de consigne et de restauration, des voitures-coach et des salons-bar de bonne qualité seront fournis. Si l'option de deux trains régionaux est retenue, le service s'effectuera par autorails offrant de bons services de consigne et de repas légers ou de goûters.

La direction de VIA Rail Canada aura à choisir entre ces deux options. Pour des raisons d'exploitation, la compagnie pourra opter pour l'une ou l'autre, qui d'ailleurs saura répondre à la demande régionale, et conviendra particulièrement aux endroits traversés de nuit par le train transcontinental.

Les itinéraires Halifax-Moncton-Saint-Jean et Sydney-Truro-Halifax seront aussi desservis. Ces services ne seront pas compris dans le service transcontinental, mais le compléteront en offrant un service interurbain sur courte distance circulant, lorsque c'est possible en sens contraire du service transcontinental. Si, par exemple, le service transcontinental entre Saint-Jean et Moncton est en direction est le matin et en direction ouest le soir, il serait souhaitable que le service de courte distance entre ces villes se fasse à l'opposé, vers l'ouest le matin et vers l'est le soir. Des autorails à bord desquels il serait possible de prendre un repas léger ou un goûter seraient ainsi fournis.

## Economies potentielles de coûts

Les services susmentionnés entraîneront des économies directes de coûts en comparaison avec le système en place. Ces économies résulteront de la transformation d'un des trois trains transcontinentaux actuels en un service de jour entre Montréal-Moncton, ce qui éliminera les coûts reliés à l'exploitation de voitures-lits, du remplacement de trains conventionnels par des autorails pour le service Matapédia-Gaspé et Truro-Sydney, ainsi que de l'arrêt-terminus à Moncton d'un des trains de nuit.

Ce plan est plus coûteux qu'un plan à un itinéraire, mais convient mieux à la demande actuelle et sans doute à la demande future de la région; il achèvera plus de trafic et fournira aux localités de la région un service ferroviaire voyageurs plus équitable.

## Installations

Bien qu'il ne soit pas dans notre intention de prescrire les détails de la composition ou des opérations des trains, il faut suivre les lignes directrices fondamentales suivantes:

i) Une capacité suffisante doit être prévue pour acheminer le volume de trafic qui se présente.

ii) Les trains transcontinentaux de nuit doivent fournir des services de consigne, des voitures-coach, des voitures-lits et de restaurant-bar-salon de bonne qualité. Les trains sur courte distance doivent offrir des repas légers ou des goûters.

Les principes de base du plan privilégié ont été élaborés en se fondant en partie sur ces lignes directrices. Nous n'avons nullement l'intention de limiter les



Service transcontinental sur longue distance

Le service de trains de voyageurs transcontinentaux de l'Est desservira deux itinéraires entre Montréal et les provinces Maritimes: la voie de CN le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, qui passe par Campbellton et Moncton, et la voie de CP Rail qui traverse Sherbrooke et Saint-Jean. Une gamme complète de services sera offerte à bord des trains circulant sur les deux voies, notamment des services de consigne, des voitures-coach, des voitures-lits, des voitures-restaurant et des salons-bar.

Le service de nuit entre Sherbrooke et Saint-Jean ne se terminera pas à cette dernière ville. Il sera étendu à Moncton et à Halifax au moyen de la voie est de CN à Saint-Jean. Il est prévu que ce train acheminera la majorité du trafic transcontinental sur longue distance entre la Nouvelle-Écosse et le Centre du Canada. Un service de nuit sur la voie de CN sera également offert entre Montréal et Moncton, du moins durant la saison hors-pointe, lorsque le volume de voyageurs de longue distance est moins élevé. Au cours des périodes de pointe, lorsque le train Halifax-Saint-Jean-Montréal n'aura pas la capacité voulue pour acheminer tout le trafic à destination ou en partance du Centre du Canada, le train Montréal-Moncton pourra se rendre jusqu'à Halifax.

Services de correspondance

Le présent plan prévoit des correspondances pour les trains transcontinentaux à Matapédia pour les voyageurs de Gaspé et à Truro pour ceux de Sydney. Ces services seraient assurés par des autorails diesel à bord desquels il sera possible de prendre un repas léger ou un goûter. L'utilisation des autorails permettra de réaliser des économies d'exploitation et de fournir un service plus rapide, chose impossible si le matériel conventionnel est conservé sur ces voies.

Le service de correspondance par autocar entre Fredericton et Amherst et Junction, qui rejoint le train Montréal-Saint-Jean, et celui entre Amherst et Charlottetown, se poursuivront.

Service local sur courte distance

Les deux services sur longue distance sont conçus pour desservir principalement les marchés inter-régionaux situés entre les Maritimes et le Centre du Canada. Par contre, il existe dans les Maritimes d'autres besoins en transport qui ne peuvent être satisfaits uniquement par les trains transcontinentaux et leurs services de correspondance. Certaines régions des Maritimes, notamment le Cap-Breton et le nord-est du Nouveau-Brunswick, devraient être reliées à d'autres grands centres des Maritimes ainsi qu'aux capitales. Les témoignages que nous avons entendus aux audiences publiques et les preuves examinées plus haut nous ont convaincus que le service de rechange, routier ou aérien, n'est pas entièrement satisfaisant dans toutes les Maritimes et qu'un service ferroviaire sûr et de bonne qualité est justifié. Comme une forte proportion de la demande globale pour les services ferroviaires dans les régions desservies par ces trains se constitue de voyages inter-régionaux et intra-régionaux un service local supplémentaire sera fourni.

Deux régions distinctes, situées le long de la voie Montréal-Moncton de CN, nécessitent un service ferroviaire de jour. Il s'agit d'une part de la région entre

Le choix doit donc en définitive se porter sur un réseau s'étendant jusqu'à Saint-Jean et Fredericton par exemple et offrant un service direct à destination et en provenance du Centre du Canada, ou sur un réseau qui exclut ces points. Saint-Jean est la plus grande ville du Nouveau-Brunswick, et Fredericton la capitale de la province. Dans le cadre d'un itinéraire unique, Saint-Jean serait reliée à Moncton, et conséquemment à Montréal, grâce à une correspondance, et le trajet en direction de Montréal donnerait lieu à un parcours supplémentaire de quelques cent milles d'une durée de plusieurs heures. Saint-Jean et Fredericton ne seraient donc plus directement reliées à Montréal, comme c'est le cas actuellement.

Dans quelle mesure cependant le réseau des deux itinéraires constitue-t-il un dédoublement de service à destination des Maritimes? Ce problème a été soulevé dans le cas de l'ouest du Canada, lors de l'établissement de notre *Plan privilégié pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs*. La question était alors de savoir si le service assuré à l'ouest de Winnipeg tant sur la route de CP Rail jusqu'à Regina et Calgary que sur la route de CN jusqu'à Saskatoon et Edmonton constituait un "dédoublement inutile". Ainsi nous en venions à la conclusion qu'il importait avant tout de desservir le plus de voyageurs possibles sur les deux lignes, dans le cadre d'un service direct vers l'est du Canada.

Nous avons donc reconnu que les concentrations de population divergent à l'ouest de Winnipeg, d'importants centres de dimensions presque égales étant situés tant au nord qu'au sud dans les provinces des Prairies. Ce problème se répète sensiblement au Nouveau-Brunswick, les grands centres, c'est-à-dire Saint-Jean et Fredericton, étant situés le long d'un "corridor" qui s'éloigne de la région adjacente à la route de CN en direction du nord de la province.

Si l'on se fondait uniquement sur la question des coûts d'exploitation, il serait relativement facile de prétendre qu'un réseau de deux itinéraires donne lieu à un dédoublement de service, et que si l'on optait pour un itinéraire unique, non seulement ce problème ne se présenterait-il pas, mais encore serait-il possible de réduire considérablement les coûts.

Or dans l'optique des marchés probables et de l'accessibilité équitable du service ferroviaire, la balance penche en faveur du maintien de la route de CP Rail jusqu'à Saint-Jean, ce qui ne créerait pas un "dédoublement inutile".

La question de l'existence ou de l'importance d'un dédoublement de service sera tranchée lorsque l'achalandage pourra être évalué. La tendance semble indiquer une augmentation du trafic sur cette route. En outre, la présence de VIA Rail Canada donne un nouvel essor à l'ancien service de CP Rail qui offre de nouveaux tarifs et fait l'objet d'une plus grande publicité qu'auparavant.

La question du "dédoublement" de service pourrait en fait se régler d'elle-même. Il peut effectivement y avoir dédoublement *matériel* si deux routes transcontinentales sont exploitées entre Montréal et les Maritimes, même si elles ne sont pas directement parallèles et si elles desservent des régions différentes, mais il ne pourrait s'agir d'un dédoublement *inutile* si le trafic était suffisant. Bien que pour vérifier cette supposition et évaluer le trafic probable, que la route jusqu'à Saint-Jean doive être exploitée pendant une période déterminée, nous croyons qu'il y en a un. Et il serait impensable de refuser à Fredericton et à Saint-Jean l'accès direct au Centre du Canada dont elles jouissent actuellement.

**Différences en pourcentage quant aux pertes entre les deux solutions pour divers niveaux de trafic**

Niveau de trafic par rapport à 1975

Différences en % entre les deux solutions	Volume du trafic inchangé		
	Pertes globales	Pertes par voyageur-mille	
	+ 25, 7 %	+ 19, 5 %	
	+ 23, 8 %	+ 17, 6 %	
	+ 19, 4%	+ 13, 1 %	

inchangé, le réseau des deux itinéraires accuserait des pertes supérieures de 26 p. 100 à celles de l'itinéraire unique, les pertes par voyageur-mille étant en outre 20 p. 100 plus élevées. Si le trafic augmentait de 20 p. 100, la différence quant aux pertes globales serait de 24 p. 100, et quant aux pertes par voyageur-mille de 18 p. 100. Enfin, si le trafic augmentait de 40 p. 100, la différence quant aux pertes globales serait de 19 p. 100, et quant aux pertes par voyageur-mille de 13 p. 100.

Donc, en se fondant uniquement sur les coûts et les pertes, la solution de l'itinéraire unique est moins coûteuse que la solution des deux itinéraires, mais elle présente l'inconvénient de créer moins de trafic. Or avec l'augmentation du volume du trafic, les différences entre les deux solutions s'amenuisent. Si un itinéraire unique reste plus efficace en termes de réduction de pertes qu'un réseau de deux itinéraires au niveau le plus élevé de demande, l'amélioration du rapport coût/efficacité de ce dernier est plus marqué que dans le cas d'un itinéraire unique, lorsque le trafic augmente.

**Facteurs à étudier**

Afin de retenir une solution, il importe en outre de tenir compte d'un autre aspect, soit la nécessité des services ferroviaires démontrée par le volume et la nature du trafic acheminé.

Il ne fait aucun doute qu'il existe effectivement une demande pour des service ferroviaires dans la région des Maritimes. Nous avons d'ailleurs longuement examiné les facteurs de cette demande: pénurie d'autres modes de transport dans certaines parties de la région; revenus moyens relativement plus faibles et propriétés d'automobiles moins nombreux que dans les autres régions du Canada; hivers rigoureux dans certaines parties, tempêtes de neige bloquant les routes ou rendant la conduite automobile dangereuse; mauvaises conditions atmosphériques, notamment du brouillard à certains endroits, perturbant les horaires de transport aérien, et existence d'un service ferroviaire offrant écono- mie et fiabilité.



TABLEAU 5:

**Prévisions relatives aux résultats financiers et au trafic pour les deux solutions envisagées**

(en millions)

Pertes par voyageur- mille	Voyageurs- milles	Pertes	Recettes	Coûts	Réseau actuel	Itinéraire double	Itinéraire unique
12,4¢	239,6	\$29,4	\$13,0	\$42,4		\$41,2	\$34,8
9,8¢	273,6	\$26,9	\$14,3				\$13,4
							\$21,4
		260,3					
							\$8,2¢

de deux itinéraires. Or dans le cas d'augmentations de 20 et de 40 pour cent, la différence quant aux pertes serait de 5 millions et de 4,2 millions respectivement. Pour ce qui est des pertes par voyageur-mille, la convergence est plus marquée: à un niveau de trafic inchangé et majoré de 20 et de 40 pour cent, le réseau des deux itinéraires accuserait des pertes de 9,8 cents, 8,0 cents et 6,9 cents par voyageur-mille, tandis que dans le cas d'un itinéraire unique, ces pertes se chiffreraient à 8,2 cents, 6,8 cents et 6,1 cents par voyageur-mille respectivement.

TABLEAU 6:

**Prévisions des pertes à divers niveaux de trafic pour les deux solutions**

Niveau de trafic par rapport à 1975

Volume du trafic inchangé	+ 20%	+ 40%	Itinéraire double	Itinéraire unique
			Pertes globales (en millions)	Pertes globales (en millions)
			Pertes par voyageur-mille	Pertes par voyageur-mille
	\$26,0	\$25,8	\$26,9	\$21,4
	8,0¢	6,9¢	9,8¢	8,2¢
				Différence quant aux pertes entre les deux solutions (en millions)
	\$21,0	\$21,6		
	6,8¢	6,1¢		
	\$5,0	\$4,2		

Il est également possible de reprendre ces données en termes de différences relatives entre les deux solutions proposées (tableau 7). Si le trafic demeurait

Nous avons demandé à notre Groupe de soutien technique d'établir des prévisions en fonction des situations suivantes: volume du trafic inchangé et augmentations de 20 et de 40 pour cent du trafic par rapport à 1975. Le tableau 6 donne les résultats de l'analyse. On constate que le trafic augmentant, les pertes convergeraient dans le cadre des deux solutions. Le trafic restant au même niveau, les pertes subies dans l'exploitation d'un seul itinéraire seraient de 5,5 millions de dollars inférieures à celles du réseau

Il est possible, d'après ces prévisions, de tirer des conclusions préliminaires. Ainsi, la solution de l'itinéraire unique permet une réduction des pertes beaucoup plus grande que l'autre solution, et ce, d'avantage par une baisse des coûts que par une augmentation importante du trafic. Dans le cadre de la solution des deux itinéraires, l'augmentation du trafic est plus forte, mais la réduction des pertes plus faible, puisqu'il est plus coûteux d'exploiter deux routes qu'une seule. Reste maintenant à déterminer ce qu'il adviendrait des pertes si le trafic devait augmenter sur le réseau.

La solution de l'itinéraire unique permet de réduire les coûts de 18 p. 100 par rapport au réseau actuel. Elle ne produit toutefois qu'une augmentation de 3 p. 100 des recettes, contre une réduction de 27 p. 100 des pertes. Cette dernière solution entraînerait une augmentation de 9 p. 100 des voyageurs-milles, réduisant en outre de 34 p. 100 les pertes par voyageur-mille.

Le tableau 5 donne les coûts, les pertes et le volume de trafic prévus pour les deux solutions. En pourcentage, la solution des deux itinéraires permet des économies de 3 p. 100 par rapport au réseau actuel, produisant 10 p. 100 de recettes en plus, et réduisant les pertes de 9 p. 100. En outre, elle génère 14 p. 100 de plus de voyageurs-milles que le réseau actuel et réduit les pertes par voyageur-mille de 21 p. 100.

Nous avons demandé à notre Groupe de soutien technique d'établir des prévisions quant aux niveaux absolus et relatifs des pertes, c'est-à-dire des pertes par voyageur-mille dans le cadre des deux solutions. Ces prévisions tiennent compte de l'exploitation des services de jour, de nuit et de correspondance. La différence entre les deux solutions tient au fait que dans le cas d'un itinéraire unique, le service n'est pas assuré sur la route de CP Rail entre Montréal et Saint-Jean. Les comparaisons sont établies par rapport au réseau actuel, en utilisant les coûts de 1975 comme base de l'analyse. Bien que l'utilisation de ces données entraîne des montants moindres en valeur absolue, les différences relatives entre les divers réseaux restent inchangées, comme si les coûts actuels étaient utilisés.

## Coûts et pertes

Il est toutefois plus difficile de prévoir l'incidence de l'une ou l'autre des solutions sur les recettes et partant sur les pertes. Il importe en effet de tenir compte d'un certain nombre de facteurs difficilement prévisibles. Il s'agirait ainsi de savoir si le trafic acheminé dans le cadre du nouveau service se maintiendrait au même niveau, s'il pourrait vraisemblablement augmenter dans un proche avenir, ou encore diminuer et dans quelles proportions. Reste aussi à déterminer si les deux solutions offriraient une capacité suffisante pour répondre à toute augmentation probable de la demande dans l'avenir.

Les deux solutions comportent un certain nombre d'avantages et d'inconvénients. Elles permettraient toutes deux de réaliser des économies par rapport au réseau actuel. Selon la fréquence des services sur courtes distances complétant le service transcontinental, la solution de l'itinéraire unique permettrait d'abaisser de 18 p. 100 les dépenses d'exploitation, et la solution des deux itinéraires de 3 p. 100. Ces économies seraient en fait réalisées en ramenant à un ou deux le nombre de trains quotidiens de nuit, qui est présentement de trois, selon la solution retenue.

Il existe actuellement deux itinéraires entre Montréal et les Maritimes, soit la route Montréal-Sydney/Halifax via Lévis, Campbellton et Moncton de Canadien National, et la route de Canadien Pacifique entre Montréal et Saint-Jean via Sherbrooke et l'Etat du Maine. Comme nous l'avons vu, d'autres services, destinés principalement à compléter les services transcontinentaux, sont également offerts entre Sydney et Truro, Gaspé et Matapédia, Moncton et Saint-Jean, Moncton et Edmundston et Edmundston et Québec. Mettons de côté pour l'instant la question des services locaux et de correspondance vers Gaspé, Sydney, Edmundston et entre Moncton et Saint-Jean, pour s'attaquer à un problème important concernant les services transcontinentaux de l'Est: l'exploitation d'un ou de deux itinéraires.

Les critères dont il faut tenir compte dans le choix de la solution appropriée sont les coûts, les recettes et les pertes prévus, la demande dans le cadre du service projeté, les autres modes de transport disponibles, la nécessité de prévoir une capacité pouvant répondre à la demande actuelle et future, la facilité du transport tant intra-Maritimes qu'inter-régional, ainsi que la nécessité d'assurer l'accessibilité du réseau ferroviaire au plus grand nombre possible de centres urbains. Ces critères ne sont pas tous compatibles et s'opposent parfois. Bien que la présente énumération ne soit pas exhaustive, elle renferme certainement les principaux points à étudier.

Des audiences publiques ont été tenues dans certaines villes des Maritimes pendant plusieurs mois. De nombreuses questions alors débattues sont encore d'actualité, à savoir le désavantage économique relatif dont est accablée la région dans l'ensemble, l'incidence d'un accroissement du chômage dans une région déjà durement touchée sur ce plan, la nécessité de conserver l'énergie dans le cadre des transports et dans d'autres secteurs, et ce à quoi le train peut contribuer. Un grand nombre de ces sujets ont été abordés dans notre **Résumé des dépositions** et dans les parties précédentes du présent Plan privilégié. Nous devons dans la mesure du possible peser judicieusement toutes les questions sociales, économiques et régionales qui ont été débattues afin d'arrêter notre Plan privilégié.

## Solutions relatives aux itinéraires

Essentiellement, la solution privilégiant un seul itinéraire permettrait d'assurer un service transcontinental entre Montréal et Halifax sur la route de CN via Lévis, Campbellton et Moncton. Il s'agirait en l'occurrence d'un service de trains de voyageurs offrant toutes les commodités, c'est-à-dire fourgons à bagages, voitures-coach, voitures-lits, restaurant et salon-bar. Les correspondances pourraient être assurées par des autorails diesel à Matapédia pour Gaspé, à Moncton pour Saint-Jean et Edmundston, et à Truro pour Sydney. Un service de jour supplémentaire pourrait aussi être offert le long de la rive sud du Saint-Laurent et dans le nord du Nouveau-Brunswick sur la route que traverserait la nuit le train transcontinental. Un service d'autocar correspondant serait en outre prévu à Amherst pour Charlottetown.

La solution favorisant deux itinéraires présente pratiquement tous les éléments de l'autre solution, sauf qu'une autre route entre Montréal et les Maritimes serait retenue, c'est-à-dire la route de CP entre Montréal et Saint-Jean via Sherbrooke et l'Etat du Maine. Ce service offrirait les mêmes commodités que celui de la première solution. Les correspondances seraient encore assurées par autocars à Fredericton Junction pour Fredericton. Le service ferroviaire pourrait être offert jusqu'à Saint-Jean, comme c'est le cas actuellement, ou directement jusqu'à Moncton, ou encore plus à l'est de Moncton, jusqu'à Halifax. Des services de correspondance seraient alors prévus à Truro pour Sydney.



Au printemps 1977, la Commission effectuait un sondage auprès d'usagers du train, d'une part afin d'identifier les utilisateurs et d'autres part de définir les faiblesses et les lacunes du service ferroviaire et les points à améliorer. On a ainsi interrogé quelque 1,800 voyageurs, jugés représentatifs de la clientèle des trains "Océan" et "Scotian" entre Montréal et Halifax, afin de connaître le but de leur voyage, les raisons qui les ont motivés à prendre le train, les autres modes de transport qui leur étaient offerts, ainsi que des renseignements personnels, notamment l'âge et l'occupation.

Les sujets se sont révélés dans l'ensemble représentatifs de leur région domiciliaire quant au revenu. Ainsi, le revenu moyen des voyageurs parcourant de courtes distances se chiffrait au-dessus des moyennes provinciales, tandis que celui des voyageurs parcourant de longues distances se situait légèrement en deçà des moyennes provinciales. Les étudiants représentaient 21 p. 100 des usagers soit le plus fort pourcentage, les maîtresses de maison, 17 p. 100, les ouvriers qualifiés, 17 p. 100 et les spécialistes 13 p. 100. L'âge moyen des voyageurs parcourant de longues distances était plus élevé que celui des usagers parcourant de courtes distances, le groupe des 30-50 ans s'avérant moins important que les autres. Près de 40 p. 100 des usagers en-dessous de 25 ans étaient étudiants. Parmi les sujets, on a dénombré moins d'hommes que de femmes, ces dernières utilisant davantage les voitures-llits.

Dans la plupart des cas, les voyages sur courtes distances étaient effectués entre municipalités, et les voyages sur longues distances entre centres importants. Plus de 50 p. 100 des usagers devaient correspondre au cours de leur voyage. Quelque 20 p. 100 des personnes parcourant de longues distances provenaient de l'Ontario, la presque totalité des voyageurs sur courtes distances étant du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

Environ 40 p. 100 des usagers parcourant de courtes distances voyageaient pour des raisons impératives, c'est-à-dire par affaires, pour un rendez-vous ou encore pour se rendre à leur travail contre 28 p. 100 des usagers parcourant de longues distances. Les personnes parcourant de courtes distances et ne disposant d'aucun autre moyen de transport ont le plus souvent avancé ces raisons et se sont montrées plus préoccupées par des horaires convenables. Par ailleurs, les voyageurs parcourant de longues distances étaient davantage attachés à l'aspect confort et économie, et avaient vraisemblablement opté pour le train par préférence plutôt que par obligation.

Selon les usagers parcourant de courtes distances, le train s'avérait avantageux en raison de son faible coût et de sa fiabilité par rapport aux autres modes de transport. Les principaux inconvénients du train mentionnés étaient des horaires inappropriés et la longue durée des voyages. Or à tous les niveaux, le train a été jugé supérieur à l'autocar.

En résumé, ce sondage a permis de confirmer plusieurs de nos convictions au sujet du service ferroviaire, à savoir qu'il dessert un fort pourcentage d'usagers sur courtes distances, en plus de ceux parcourant de longues distances, qu'un grand nombre de voyageurs des Maritimes empruntent le train parce qu'ils ne disposent d'aucun autre mode de transport, et qu'un nombre important d'usagers voyagent pour des raisons impératives, soit par affaires, soit pour toute autre obligation.

Il importe maintenant de nous pencher sur les solutions qui s'offrent à nous dans le cadre du Plan privilégié.



croissance, de déclin ou de stabilité compte tenu des différents tronçons d'itinéraires et des paires de ville en cause.

TABLEAU 4:

Répartition du trafic voyageur d'arrivée et de départ  
du réseau ferroviaire des Maritimes

Montréal-Québec	12%
Rive sud à l'est de la ville de Québec	6%
Gaspésie	9%
Sur longue distance: Montréal-Maritimes	32%
Intra-Maritimes	41%
Total	100%

Tendance saisonnière du trafic

De l'avis général, les services ferroviaires connaissent plusieurs périodes de pointe au cours de l'année. La période la plus longue et la plus soutenue survient au cours de l'été, à peu près de la mi-juin à la mi-septembre. Les autres périodes de pointe, plus courtes et plus intenses, sont la période des fêtes en décembre, Paques au printemps et le congé de l'Action de grâce en octobre.

Contrairement aux trains transcontinentaux de l'Ouest, où l'écart est très prononcé entre la période creuse d'hiver et les mois d'été très achalandés, la demande saisonnière relative aux services des Maritimes varie en général beaucoup moins. Ce n'est pas que durant l'été et les congés la demande est moins grande, elle est effectivement plus grande; mais le rapport ou l'écart entre la demande des périodes de pointe et hors-pointe est considérablement moins élevé que dans le cas des trains Montréal/Toronto à Vancouver que nous avons examiné précédemment.

Néanmoins, la demande sur certains tronçons des Maritimes varie plus en fonction des saisons que sur d'autres. Le trafic entre Montréal et Halifax, par exemple, est beaucoup plus élevé l'été que l'hiver. La demande pour le service interurbain sur courte distance Moncton-Saint-Jean, Moncton-Halifax et Sydney-Halifax varie très peu au cours de l'année. Pourtant, sur d'autres tronçons, le trafic est à son comble l'hiver, en raison du climat rigoureux et des conditions de route dangereuses toujours possibles. Les trajets Bathurst-Moncton, le long de la voie de Gaspé, et Montréal-Québec-Lévis connaissent des périodes de pointe l'hiver qui sont aussi élevées, voire plus élevées, que durant l'été.

Il n'y a donc pas de démarcation nette entre les périodes de pointe et hors-pointe pour les services des Maritimes. Quoique le trafic ferroviaire estival soit plus important que le trafic hivernal, la situation est renversée sur certains autres tronçons; sur d'autres encore, le trafic est à peu après égal été comme hiver. Ainsi, les trains des Maritimes sont en demande constante à longueue d'année, ce qui souligne le fait que ces services répondent à un besoin constant de transport bien supérieur à la proportion du marché relative aux déplacements durant les vacances et les congés. La section suivante traite de cette situation.



En 1977, les pertes des services des Maritimes se sont élevées à 47,9 millions de dollars. De cette somme, une proportion de 80 pour cent pouvait faire l'objet de subventions; le gouvernement fédéral a donc versé 38,3 millions de dollars aux compagnies ferroviaires. Les pertes ont été calculées en soustrayant les recettes de 14,2 millions de dollars des coûts qui se chiffraient à 62,1 millions de dollars. Les subventions versées à CN sont destinées aux trains Montréal-Halifax-Sydney, Montréal-Gaspé, Sydney-Halifax, Québec-Edmundston, Edmundston-Moncton et Moncton-Saint-Jean et à CP Rail, au train Montréal-Saint-Jean. De la somme totale, CN comptait pour 57,4 millions de dollars des coûts, 13,4 millions des recettes et 44 millions des pertes; CP Rail, pour sa part, faisait état de coûts de 4,8 millions de dollars, de recettes de \$819,000 et de pertes de 4 millions.

La plupart des services des Maritimes et à destination de cette région sont offerts sur l'itinéraire de CN de Montréal à Sydney et Halifax, via la rive sud du Saint-Laurent, en passant par Campbellton et Moncton. Plus de 90 pour cent des quelque 600,000 voyageurs utilisant chaque année les services des Maritimes sont acheminés à bord de trains roulant sur les voies de CN. Le service de CP Rail est beaucoup moins important que le service de CN dans les Maritimes; il se compose presque uniquement du train de nuit Montréal-Saint-Jean. Avant l'introduction, à l'été de 1978, du tarif commun de VIA Rail, les prix de CP Rail étaient généralement plus élevés que ceux de CN. Par conséquent, en raison du service relativement plus petit et des prix plus élevés de CP Rail, sa part du marché total des Maritimes était beaucoup plus petite que celle de CN.

### Quelques caractéristiques du service

Le réseau ferroviaire des Maritimes se caractérise principalement par un service à long parcours doté de services d'apport à trajet plus court reliés aux lignes principales. La demande de services constitue cependant un mélange de ces deux aspects. Le Tableau 4 donne la répartition des voyageurs sur courte et longue distances sur les trains des Maritimes en 1975-1976.

Environ un tiers des voyageurs utilisent le service sur longue distance entre Montréal, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Une proportion de 40 pour cent des voyageurs utilise les trains pour des parcours plus courts à l'intérieur de la région des Maritimes. Le reste des voyageurs se divise entre ceux qui voyagent entre Montréal et Québec, en Gaspésie et ceux qui se déplacent à l'est de Québec le long de la rive sud du Saint-Laurent.

Comme c'est le cas dans l'Ouest, les trains de longue distance ne peuvent convenir à tous, mais doivent quant même cumuler plusieurs fonctions: un service sur longue distance, un service interurbain de jour sur courte distance ainsi qu'un service aux centres régionaux moins importants. Et comme les attentes sont si nombreuses et variées, les trains de longue distance ne peuvent assurer aucune de ces fonctions de façon satisfaisante. Pourtant, en dépit de cette situation, la répartition des déplacements de voyageurs traduit un équilibre surprenant entre les marchés sur courte et longue distances. Combien de voyageurs éventuels pourraient être incités à utiliser un service mieux adapté à leurs besoins? Voilà une question qui, pour l'instant, doit rester sans réponse. Il est également difficile d'évaluer avec précision les effets néfastes de cette situation sur l'état financier du rail. Le mauvais agencement des types de services, des capacités et de la répartition des marchés sur courte et longue distances explique incontestablement certaines pertes.

Citons à cet égard un dernier fait probant. Le trafic qui s'est accru le plus rapidement au cours des deux dernières années est celui entre Montréal et les Maritimes. La tendance du volume de trafic sur courte distance a été un amalgame de

TABEAU 3:

Indicateur du service Maritimes-Montréal de  
Canadien Pacifique, 1977-78

Départs-direction ouest		Départs-direction est	
(de haut en bas)		(de bas en haut)	
Atlantic Limited		Atlantic Limited	
41		42	
20:50	Dp Saint-Jean	Ar	09:45
20:50	Dp Fredericton		
(autobus de liaison)		(autobus de liaison)	
23:00	McAdam	07:40	
04:00	Mégantic	00:40	
06:05	Sherbrooke	22:40	
08:50	Ar Montréal	Dp	19:50

Source: Indicateur de VIA Rail Canada (30 octobre 1977-29 avril 1978.

Coûts, recettes et trafic

Le *Plan privilègié pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs* (Ottawa, avril 1977), contenait une partie exhaustive sur les rapports entre les coûts, les recettes, la capacité des trains et le caractère des régions desservies pour expliquer l'expression "service de trains de voyageurs non rentables". Bien qu'il se soit agi des services transcontinentaux de l'Ouest, nombre de ces mêmes facteurs peuvent s'appliquer aux trains transcontinentaux de l'Est entre Montréal et les provinces Maritimes.

La Commission définit un service de trains de voyageurs non rentable de la façon suivante:

*... un service de trains de voyageurs non rentable est un service qu'il est impossible de rendre profitable pour la compagnie de chemin de fer, par toute modification réalisable dans les pratiques d'exploitation ferroviaire, l'affectation d'équipement, l'établissement d'horaires ou des prix, ou d'autres aspects d'un service de voyageurs qui dépendent de la compagnie.*

Nous nous sommes fondés sur cette définition dans toutes nos décisions antérieures sur les services de trains de voyageurs et nous l'appliquons dans les présentes.

Tous les services des Maritimes sont non rentables, c'est-à-dire qu'ils ont été déclarés non rentables par la Commission canadienne des transports. Ces services peuvent donc être subventionnés par le gouvernement fédéral jusqu'à concurrence de 80 pour cent de leurs pertes réelles certifiées. Chaque année, les compagnies ferroviaires doivent déposer auprès de la Commission des relevés des coûts et des recettes de leurs services de trains de voyageurs; ceux-ci sont certifiés par la Commission et les subventions versées d'après les réclamations certifiées.

# **Horaires du service Maritimes-Montréal de Canadien National, 1977-78**

**TABEAU 2:**

**Dép. - direction ouest** (de haut en bas)      **Dép. - direction est** (de bas en haut)

Scotian	11-19				Océan	14-18	Scotian	12
17:15	11:30	Dp	Halifax	Ar	15:55	14:35	22:35	
19:10	13:00		Truro				21:10	
11:35	06:30	Dp	Sydney	Ar	21:30	03:05	C	
22:45	16:30		Moncton		10:55	17:50		
03:10	21:25		Campbellton		06:20	13:05		
02:33	21:15		Matapédia			11:10		
—	13:30	Dp	Gaspé	Ar	—	18:10		
05:25	23:40		Mont-Joli		02:15	08:25		
08:15	02:20		Rivière-du Loup		23:55	05:45		
11:10	04:50		Lévis		20:55	03:05		
15:00	08:30		Ar Montréal	Dp	17:05	23:30		

Source: Indicateur de VIA Rail Canada (30 octobre 1977-29 avril 1978.  
C = Correspondance

Des compagnies privées d'autocars, dont les compagnies ferroviaires jouent les services, offrent quelques services de correspondance de courtes distances dans les Maritimes. Un service entre Fredericton Junction et Fredericton permet la correspondance avec le train Montréal - Saint-Jean de CP, un autre entre Amherst et Charlottetown permet la liaison avec deux trains en direction est et un en direction ouest du CN et un service assuré quotidiennement entre Newcastle et Fredericton qui n'offre par ailleurs qu'une seule bonne correspondance: par le "Scotian", de Fredericton, en direction est.

Jusqu'à Halifax se fait de jour. Comme c'était le cas pour CN, CP assurait avant les années 1960 un service local sur le tronçon traversé de nuit.

L'horaire des trains "Océan", "Scotian", et "Atlantic Limited" figure aux tableaux II et III. Le "Océan" quitte Montréal en fin d'après-midi, et est formé en période estivale de 14 voitures. À Truro, quatre voitures sont dételées afin d'assurer la liaison jusqu'à Sydney tandis que les autres voitures continuent jusqu'à Halifax et y arrivent au milieu de l'après-midi. Le "Scotian" en direction est quitte Montréal un peu avant minuit et comprend 16 voitures, composition normale en période de pointe. Cinq voitures se séparent à Matapédia et assurent un liaison directe jusqu'à Gaspé tandis que les autres arrivent à Halifax à la fin de la soirée.

Au retour, le "Océan" quitte Halifax à midi, reprend à Matapédia les voitures qui reviennent et qui ont été dételées du train "Scotian" en direction est la veille et arrive à Montréal au début de la matinée. Le "Scotian" vers l'ouest quitte Halifax en fin d'après-midi, reprend à Truro les voitures qui ont été dételées du train "Océan" en direction est la veille et arrive à Montréal au milieu de l'après-midi le jour suivant.

En raison de cet échange de voitures entre les deux trains, à Truro et Matapédia le "Scotian" constitue actuellement, en direction est, le train le plus long, alors qu'en direction ouest, c'est le "Océan". Les deux trains sont formés de coach, de coach Superconfort, de voitures-lits, d'un compartiment-bar et de voitures-restaurant. La liaison Matapédia-Gaspé offre des coach, des coach Superconfort, des voitures-lits, un compartiment-bar et des services de restauration alors que le train Truro-Sydney est composé de coach, de coach Superconfort, d'un compartiment-bar et de voitures-restaurant. Les voitures-lits directes ne sont toutefois plus offertes.

Le "Atlantic Limited" de CP, assurant le service Montréal-Saint-Jean en passant par Sherbrooke et l'État du Maine, offre une voiture-observation, une voiture-lits, un compartiment-bar et un service de repas légers.

C'est vers le milieu des années 1960 que les services ferroviaires assurés entre Montréal et les provinces Maritimes ont connu le plus de succès: CN avait alors augmenté sensiblement le nombre de voitures de ses trains. En période creuse, le CN offrait quotidiennement 4 voitures-lits en 1925, 11 en 1945, 9 en 1955 et 17 en 1965. Durant ces années, en période de pointe, on ajoutait généralement d'une à trois autres voitures-lits. À l'heure actuelle, 4 voitures-lits sont fournies quotidiennement en période creuse et 7 en période de pointe, bien que des voitures supplémentaires soient ajoutées au besoin.

D'autre part, Canadien Pacifique n'offrait quotidiennement que 2 voitures-lits en 1925, 3 en 1945, un maximum de 4 en 1955 et 2 en 1965. En général, elle ajoutait une voiture-lits supplémentaire en période de pointe. Depuis 1970, le "Atlantic Limited" n'est composé que d'une seule voiture-lits.

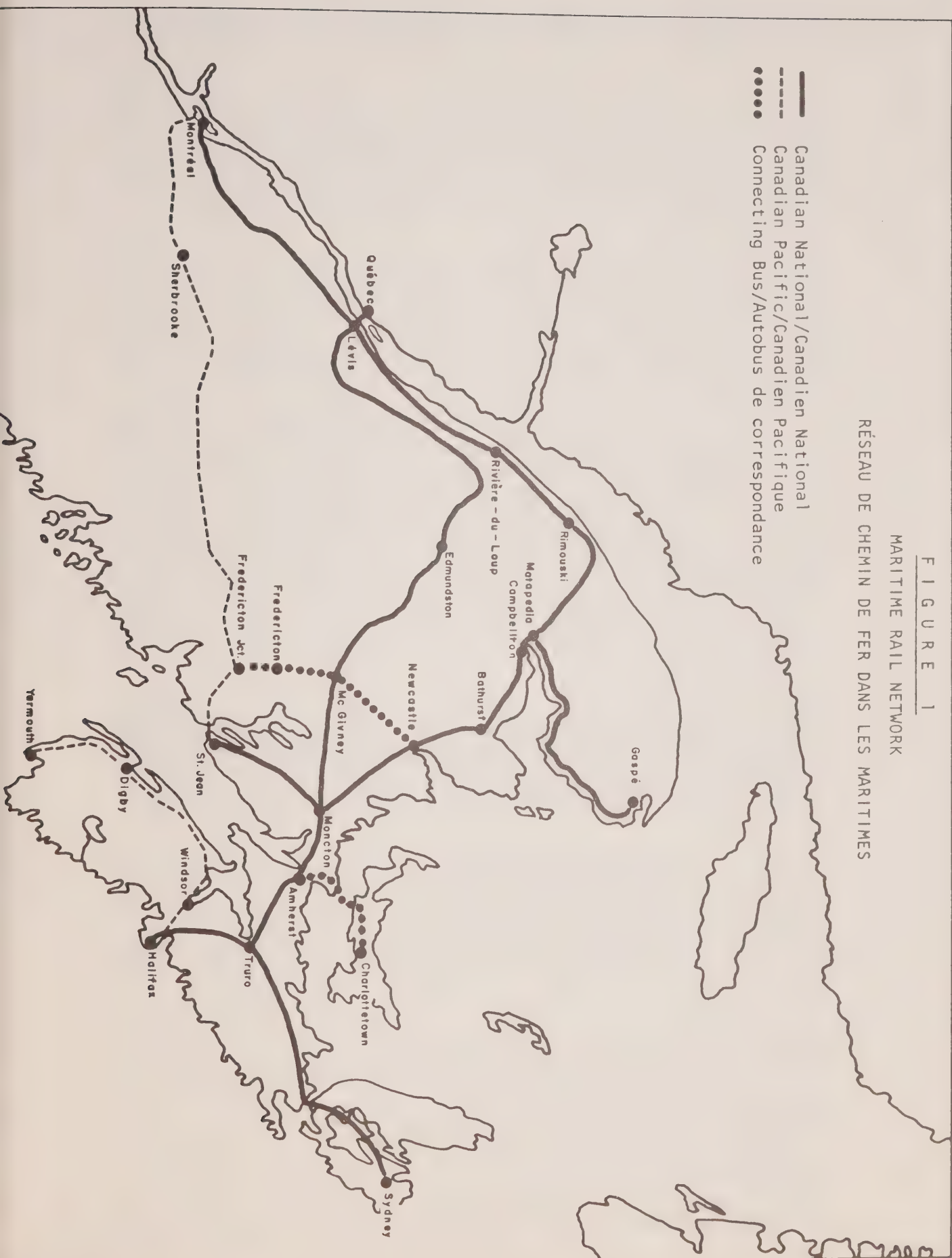
## Autres services assurés dans les Maritimes

En plus des services exposés plus haut, le CN assure principalement des services intra-régionaux de courte distance au moyen d'autorails diesel, à savoir un service quotidien entre Québec et Edmundston, entre Edmundston et Moncton, la liaison Saint-Jean-Moncton deux fois par jour et un service quotidien entre Halifax, Truro et Sydney. DAR, une filiale de Canadien Pacifique, offre un service quotidien entre Halifax et Kentville et entre Halifax et Yarmouth. Un service de casse-croûte est offert pour toutes ces liaisons, sauf pour celle Saint-Jean-Moncton et celle de DAR.



FIGURE 1  
MARITIME RAIL NETWORK  
RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DANS LES MARITIMES

- Canadian National/Canadien National
- - - Canadian Pacific/Canadien Pacifique
- ..... Connecting Bus/Autobus de correspondance



Le réseau actuel de trains de voyageurs dans les Maritimes consiste essentiellement en des trains de longue distance et en quelques trains omnibus qui assurent principalement un service de liaison. Ces trains empruntent, entre Montréal et les provinces Maritimes, deux principaux itinéraires illustrés au tableau 1 : celui de la Baie des Chaleurs de Canadien National qui passe par Lévis, Campbellton et Moncton, et celui de Canadien Pacifique, plus court, qui passe par Sherbrooke, Vancooboro (Maine) et Saint-Jean où les voyageurs peuvent prendre le traversier traversant la baie de Fundy jusqu'à Digby.

À l'heure actuelle, ce sont le "Océan" et le "Scotian" de Canadien National qui transportent la plupart des voyageurs dans les provinces Maritimes. Au début des années 1940, CN, qui assurait la liaison Montréal-Halifax au moyen du "Ocean Limited" et du "Maritime Express" en ajoutait un troisième, le "Scotian". À la fin des années 1960, le "Chaleur", qui assurait la liaison Montréal-Moncton/Gaspé, desservait la région et un train d'été, le "Cabot", assurait le service Montréal-Sydney.

Le "Atlantic Limited" de Canadien Pacifique assure actuellement la liaison Montréal-Saint-Jean. Jusqu'à la fin des années 1950, CP mettait en service deux trains depuis Montréal jusqu'à Saint-Jean où les voyageurs pouvaient prendre le traversier jusqu'à Digby, puis correspondre avec les trains d'une filiale de CP, **Dominion Atlantic Railway** (DAR), jusqu'à Halifax, ou se rendre à Moncton par les trains de CN. Depuis, seul le "Atlantic Limited" dessert cet itinéraire.

Le train le plus rapide de CN, soit le "Océan", fait maintenant le trajet Montréal-Halifax en 22 heures au lieu de 27 heures comme c'était le cas en 1925, bien qu'en 1965, le temps de parcours n'était que de 20 heures. À l'heure actuelle, le "Scotian" accuse une demi-heure de retard sur le "Océan". Quant à CP/DAR, la durée du trajet Montréal-Halifax, en empruntant le traversier à Saint-Jean, est passée de 28 heures en 1925 à 22 heures en 1965 et à 21 heures aujourd'hui. Il est actuellement plus difficile de faire la correspondance entre le train et le traversier qu'il ne l'était auparavant, étant donné qu'il n'y a plus de gare au centre-ville de Saint-Jean et que le train de DAR ne s'arrête plus au quai de Digby. Jusqu'à la fin des années 1950, il était plus rapide d'emprunter les voies de CP puis celles de CN via Moncton qu'il ne l'était de prendre celles de CP/DAR ou de CN, mais à partir de ce moment, les correspondances à Saint-Jean et à Moncton sont devenues plus difficiles.

Au cours des ans, la vitesse de croisière s'est améliorée. Le train le plus rapide de CN, soit le "Ocean Limited", faisait en moyenne 31 milles à l'heure en 1925, 32 en 1945, 40 en 1955 et 42 en 1965, alors que le "Atlantic Limited" de CP et son prédécesseur faisaient 29 milles à l'heure en 1925, 33 en 1945 et en 1955, et 36 en 1965. Toutefois, la vitesse de croisière de ces deux trains est aujourd'hui presque la même, soit 38 milles à l'heure pour le "Ocean" et 37 milles pour le "Atlantic Limited".

L'horaire de tous les trains Montréal-provinces Maritimes est peu pratique sur le tronçon ouest, alors que c'est l'inverse sur le tronçon est. L'un des deux trains de CN, le "Océan" ou le "Scotian", fait le trajet Montréal-Campbellton de nuit et les deux trains desservent la région entre Rivière-du-Loup et Mont-Joli également de nuit. Avant 1960, la présence du "Maritime Express" et de plusieurs trains omnibus permettait d'assurer un service à horaire pratique sur ce dernier tronçon le long de la rive sud du Saint-Laurent.

Canadien Pacifique a toujours traversé de nuit le tronçon compris entre Sherbrooke et McAdam (qui se situe en grande partie dans le Maine), alors que le reste du trajet

Cependant, il est clair que le transport en commun dans les Maritimes, y compris le réseau ferroviaire, joue un rôle important en satisfaisant les besoins en transport de la région.

### **Dernières remarques au sujet du rapport FP-CART**

Ce que nous avons tenté de démontrer, c'est que tous les modes de transport dans les Maritimes enregistrent des pertes, directement ou indirectement. Les services de trains de voyageurs ne sont pas les seuls à accuser des déficits. Les modes aérien et routier subissent également des pertes considérables dans l'exploitation de leur infrastructure.

Nous concluons tout d'abord que le transport est une entreprise coûteuse et que les trois modes sont subventionnés d'une manière quelconque et, en deuxième lieu, il y a probablement un plus grand besoin de services de transport en commun dans les Maritimes que n'importe où ailleurs, puisque cette région connaît une économie généralement languissante et que moins de personnes ont les moyens de se payer une automobile.

Voilà, selon nous, le juste contexte dans lequel il faut placer le rapport FP-CART et discuter des changements à apporter au réseau de transport de la région. Il ne suffit pas de dire que tel ou tel mode est plus ou moins subventionné, bien que ce soit également une question importante; il faut aussi regarder la perspective d'ensemble dans laquelle chaque mode fonctionne, les besoins de la population et enfin, la meilleure façon de les satisfaire.

En comparaison avec le reste du Canada, les Maritimes forment une région pauvre, épithète qui qualifie d'ailleurs aussi bien la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, deux provinces possédant un service de trains de voyageurs à l'étude. D'après deux facteurs, le revenu et le chômage, la situation des deux provinces s'est aggravée beaucoup plus que celle de l'ensemble du pays.

En 1975, le taux de chômage de la Nouvelle-Écosse était de 13 p. 100 plus élevé que celui du Canada; en 1976, il était de 35 p. 100 plus élevé. Au Nouveau-Brunswick, il excédait le taux national de 43 p. 100 en 1975 et cette différence a augmenté à 56 p. 100 en 1976. Entre ces deux années, la croissance de l'emploi dans la première province a été de 12 p. 100 inférieure à la moyenne nationale et dans la seconde, de cinq pour cent.

Ces taux de chômage relativement élevés et taux de croissance de l'emploi inférieurs à la moyenne sont reflétés par les chiffres des revenus des deux provinces. Le revenu par habitant dans ces deux régions était de 20 p. 100 inférieur à la moyenne nationale en 1976. Ces chiffres provinciaux tendent à masquer les gros écarts qui existent à l'intérieur de chacune des provinces. Certaines régions comme le Cap-Breton en Nouvelle-Écosse ou des parties du nord du Nouveau-Brunswick ont été particulièrement touchées par un taux élevé de chômage et un faible revenu. Il n'est donc pas difficile de comprendre pourquoi l'incidence du nombre d'automobiles par habitant est plus faible dans la région des Maritimes que dans d'autres parties du Canada. D'après le recensement de 1971, le taux de propriété d'automobiles par habitant en Nouvelle-Écosse était de 13 p. 100 inférieur au taux national, et celui de la Nouvelle-Écosse, de 17 p. 100 moins élevé.

Il en résulte qu'il peut y avoir moins de déplacements par habitant dans les Maritimes qu'ailleurs au pays, mais que les gens auront davantage tendance à utiliser les transports en commun et, en particulier, le train et l'autocar. Nous étudierons cette question plus à fond dans le chapitre qui suit.

### **Tendances récentes du transport ferroviaire**

Il y a eu une baisse générale du trafic depuis la fin des années 1960 et le début des années 1970, mais ce déclin n'a pas été uniforme dans toute la région des Maritimes. Le trafic ferroviaire de longue distance depuis 1969 a diminué d'environ 30 à 50 p. 100 selon les paires de villes. Les routes de longue distance comprennent Montréal-Nouveau-Brunswick, Montréal-Halifax, Toronto-Sydney et Toronto-Halifax. La majeure partie du trafic de longue distance en provenance et à destination des Maritimes par les transports en commun est acheminée par avion. Bien que nous ne disposions pas de données exactes sur les usagers de l'autocar, notre groupe de soutien technique estime que le trafic ferroviaire de longue distance est plus important que celui de l'autocar par un facteur de dix.

Il y a cependant un certain nombre de marchés de paires de villes de courte distance dans les Maritimes qui ont augmenté depuis les dernières années. Le trafic ferroviaire entre Bathurst et Moncton et entre Campbellton et Moncton a augmenté depuis 1969. Le trafic entre Moncton et Saint-Jean, Halifax et Amherst (celle-ci étant le point de correspondance ferroviaire avec l'île-du-Prince-Édouard) et Moncton et Halifax s'est accru depuis 1972-1973. En fait, le trafic ferroviaire entre Moncton et Halifax a excédé l'aérien entre ces deux mêmes villes en 1977. Des données préliminaires valables pour les neuf premiers mois de 1978 révèlent une croissance considérable du trafic ferroviaire dans la majeure partie du réseau des Maritimes.

On ne peut déterminer pour l'instant si cette augmentation de la demande de trafic ferroviaire de courte distance est due aux facteurs socio-économiques précédemment énoncés ou à l'augmentation des coûts de propriété et d'utilisation d'automobiles.



Nous n'avons pas l'intention de poursuivre plus à fond le débat. Honnêtement, il semble que cet argument ne puisse être résolu définitivement. Il est vrai que les compagnies d'autocars payent des "taxes d'utilisateurs" par le biais des taxes et des frais d'immatriculation, comme il est vrai qu'ils utilisent des routes construites et entretenues à même les deniers publics; néanmoins, en allant plus à fond dans ces considérations, on risque de s'aventurer dans le domaine de la spéculation philosophique au sujet de la justice et de l'équité relativement à tous les usagers d'installations publiques.

À cet égard, toutefois, il faut souligner que les routes des Maritimes, comme partout au Canada, subissent des déficits annuels. C'est-à-dire que les coûts de construction et d'entretien des autoroutes ne sont pas compensés par les recettes tirées des frais d'immatriculation et des taxes sur l'essence. Au moyen de données de Statistique Canada, le tableau 1 donne les dépenses, les recettes et les déficits pour les quatre provinces Maritimes en 1974, la dernière année pour laquelle ces renseignements sont disponibles.

Au total, les provinces Atlantiques ont enregistré, en 1974, un déficit net de 215,2 millions de dollars. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick en ont accusé un combiné de 149 millions de dollars. Le gros des dépenses routières est supporté par les administrations provinciales et municipales, le fédéral n'y contribuant que dans une faible mesure.

Même s'il est impossible de dire si un véhicule à moteur quelconque paie ou ne paie pas sa quote-part pour les routes, on sait que, dans l'ensemble, les conducteurs ne remboursent pas la totalité des coûts des routes qu'ils utilisent.

TABLEAU 1:

Dépenses et recettes des routes dans les provinces de l'Atlantique en 1974 (\$)

Province	Dépenses	Recettes	Déficit
Terre-Neuve	97,454,707	40,345,887	57,188,974
Île-du-Prince-Édouard	18,965,720	10,262,094	8,703,626
Nouvelle-Écosse	123,345,039	72,569,769	50,775,270
Nouveau-Brunswick	157,850,512	59,329,627	98,520,885
TOTAL	397,615,978	182,507,377	215,188,755

En Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, les recettes tirées des véhicules à moteur couvraient seulement 47 p. 100 des coûts des routes supportés par tous les niveaux du gouvernement dans ces deux provinces, les 53 p. 100 qui restent devant être recouvrés à même les taxes générales.

Conditions économiques et sociales

Quelques observations sur certains facteurs économiques et sociaux dans les Maritimes compléteront la délimitation du contexte dans lequel les transports évoluent.

La première observation concerne les subventions accordées ou les déficits subis dans l'exploitation de trains, d'avions et de véhicules routiers. Au cours des audiences, de nombreux témoins ont révélé que le train de voyageurs n'était pas le seul à enregistrer des pertes, mais qu'il était le seul où les recettes et les dépenses étaient ce point visibles et où les subventions étaient versées directement. Les routes et les aéroports ont aussi reçu de l'aide publique, mais habituellement pas sous la forme de subventions directes aux exploitants routiers ou aériens. Toutefois, il y a une exception dans les Maritimes; en effet une compagnie aérienne, Eastern Provincial, a reçu ces dernières années une subvention annuelle directe de 1,7 million de dollars environ. De plus, EPA et Air Canada ont rapporté publiquement des pertes d'exploitation pour les routes des Maritimes au cours des dernières années.

La plus grande partie de l'infrastructure des Maritimes, comme dans d'autres parties du Canada, est détenue et exploitée par le gouvernement fédéral, et subit des déficits annuels dans son exploitation. Ces services comprennent les aéroports, le contrôle de la circulation aérienne et les aides à la navigation, et les dépenses: les coûts d'exploitation et d'équipement des pistes, les aéroports, le contrôle de la circulation aérienne, les aides à la navigation, les aides aux aéroports locaux et municipaux, la gestion des aéroports, la sécurité, la protection et la prestation de services d'aviation civile. Les recettes sont tirées des droits d'atterrissage et de stationnement, des frais terminaux et d'installations de matériel et d'entretien. Au cours de l'année financière 1975-1976, le déficit net du gouvernement sur l'infrastructure aérienne dans les quatre provinces Atlantiques se chiffrait à plus de 54 millions de dollars. À l'exclusion de Terre-Neuve et du Labrador, le déficit net était d'environ 30 millions de dollars en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard:

#### **Dépenses des services routiers**

De nombreux débats ont été soulevés entre les compagnies d'autocars et d'autres témoins sur la question de savoir si le mode d'autocars était subventionné par le fait qu'il utilise des routes financées par les deniers publics. Une partie de cet argument est énoncée dans le **Résumé des dépositions**:

*Les entreprises d'autocars soutenaient que les routes avaient été construites pour l'automobile particulière et le camion, non pour l'autocar; en fait les clients de l'autocar ne recevaient "aucune sorte de subvention" ... Une de ces compagnies assura qu'elle avait dépensé près de \$100,000 par an en carburant et en frais de permis, bien qu'elle n'utilisât qu'environ 700 des 15,000 milles des routes de la province; elle pensait que ces frais et taxes étaient justes et ils ont été payés sans récrimination.*

*Un expert qui avait travaillé au rapport FP-CART déclara que les autocars "paient des taxes qui sont en fait des taxes d'utilisateurs, dont le produit sert à l'entretien des routes." Un porte-parole d'une compagnie nota que le ministre des Transports avait appuyé cette assertion selon laquelle les voyageurs des autocars n'étaient pas subventionnés...*

*Des participants répliquèrent ... qu'à leur avis les transports par autocar — et bien plus encore les transports aériens — ne se voyaient pas imputer une juste part des coûts totaux. Un groupe vint dire qu'à part le document du ministre des Transports précité, à propos duquel il n'avait jamais été livré au public de données de référence, il n'y avait pas de preuve que le transport par autocar payait une juste part des frais d'entretien des routes.*

aucun témoignage entendu relativement à la question du service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs ne suggère le contraire.

## **Étude des modes de transport public dans la région Atlantique**

Un rapport intitulé **Étude des modes de transport public dans la région Atlantique** a fourni l'un des principaux points d'un débat très mouvementé au cours de nos audiences tenues dans les Maritimes. Notre **Résumé des dépositions** décrit l'historique de ce rapport:

*Le 11 mai 1977, le ministre des Transports et les premiers ministres des quatre provinces Atlantiques envoyaient à la CCT un document intitulé "Étude des modes de transport public dans la région Atlantique". L'étude avait été conduite pour le Comité fédéral-provincial sur les transports dans la région Atlantique par la firme IBI Group, en collaboration avec ADI Limited and Development Associates Limited. Comme l'avaient demandé ses commanditaires, l'étude fut annexée par la CCT au faisceau de documents d'étude mis habituellement à la disposition des intéressés au commencement de chaque audience, en com-mençant par la première audience tenue à Halifax le 17 mai. Très vite le rapport FP-CART devint un point de mire lors des audiences.*

Le **Résumé** traite du débat animé qui a eu lieu au sujet du rapport pendant les audiences. Nous aimerions ajouter plusieurs observations sur certaines des questions soulevées dans le rapport. Le rapport FP-CART contenait plusieurs thèmes généraux, le principal étant que le service de trains de voyageurs était très coûteux alors que les autres, tels que les avions et les autocars, l'étaient moins. Étant onéreux, les services de trains réclamaient et continueraient de réclamer de nombreuses subventions, alors que les services d'autocars n'en nécessiteraient aucune, et que les services aériens actuels améliorés et plus accessibles, subiraient des pertes moindres que les services ferroviaires.

D'autres thèmes abordés dans le rapport voulaient que le rôle le plus approprié des trains de voyageurs était inter-régional, c'est-à-dire qu'ils devaient relier les Maritimes et Montréal, le long d'un corridor Halifax-Montréal via Moncton et Campbellton; que le réseau actuel de trains de voyageurs ne répondait pas aux besoins de la région en matière de transport; que ces besoins pourraient être mieux comblés par une réduction du réseau ferroviaire et une expansion des réseaux aériens et d'autocars; et qu'aucune amélioration du train ne pourrait attirer un grand nombre de nouveaux usagers, mais que le service d'autocars constituerait la principale solution de rechange s'il y avait des suppressions importantes de services ferroviaires. Par ailleurs, le rapport ajoutait que la meilleure manière d'économiser l'énergie dans les transports de la région était d'éliminer de nombreux services ferroviaires et d'étendre le réseau d'autocars, puisqu'il y a un potentiel pour convertir les automobilistes à l'autocar en améliorant la qualité des services dans la région et en faisant ainsi une utilisation plus rationnelle de l'énergie. Le rapport poursuivait en disant que l'automobile était le mode de transport dominant, accaparant 85 p. 100 du marché mais que l'échange de voyageurs entre l'automobile et le train, qu'il soit amélioré ou non, serait minime.

Nous aimerions maintenant faire plusieurs observations générales au sujet des conditions dans lesquelles se trouve la région des Maritimes; même si elles ne réfutent ni ne soutiennent directement aucun argument soulevé dans le rapport FP-CART, ces remarques placeront dans une plus grande perspective le contexte dans lequel le rapport et nos audiences peuvent être considérés.



Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont, par une commune déclaration, exposé que la construction du chemin de fer intercolonial était essentielle à la consolidation de l'union de l'Amérique du Nord britannique, et à son acceptation par la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, et qu'elles ont en conséquence arrêté que le Gouvernement du Canada devait l'entreprendre sans délai; à ces causes, pour donner suite à cette convention, le Gouvernement du Canada seront tenus de commencer, dans les six mois qui suivront l'union, les travaux de construction d'un chemin de fer reliant le fleuve St-Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse et de les terminer sans interruption et avec toute la diligence possible.

Cet article contenait toutes les garanties que la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick pouvaient espérer obtenir, et il ne fait aucun doute que le chemin de fer a été prévu dans la Constitution canadienne comme moyen d'inciter les Maritimes à entrer dans la Confédération.

On peut affirmer sans exagération que les Maritimes n'auraient pas, à cette époque, accepté de s'unir à la Province du Canada, si elles n'avaient eu la garantie de la construction du chemin de fer. Un homme d'Etat de l'époque a donné l'explication suivante:

*La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ne laisseront pas la construction du chemin de fer intercolonial au pouvoir législatif de la Nouvelle Assemblée. Ils disent que c'est surtout la construction de cette ligne qui les incitera à entrer dans la Confédération et que sa construction doit être une condition préalable ou plutôt une base de l'exploitation comme telle ... (Glazebrook, A History of Transportation in Canada, vol. II, Toronto: 1964 p. 7). (traduction)*

En résumé, le chemin de fer était, pour la population des Maritimes, une condition **sine qua non** à son entrée dans la Confédération. "Pas de chemin de fer, pas de fédération", tel était, en effet, le mot d'ordre de ses délégués. Le chemin de fer devait faire l'objet d'une promesse formelle, pour que les négociations aient une chance d'aboutir. On a peu tenté de masquer l'argument selon lequel l'intercolonial était nécessaire parce que la fédération l'était; la solution de rechange des États-Unis était l'annexion. La nécessité politique du chemin de fer était acceptable, quelle que fut sa valeur intrinsèque. George Brown a admis qu'à titre d'entreprise commerciale, l'intercolonial n'a pas grand mérite, mais Taché a quand même continué à chercher des raisons économiques en sa faveur. Le Canada disposait de bons chemins de fer et de canaux mais n'avait pas de port de mer. Il était fermé par les glaces pendant cinq mois de l'année. Il avait le territoire et la population, mais aucun port de mer. En revanche, les Maritimes disposaient de ports mais n'avaient pas d'arrière-pays, ni une population nombreuse.

Ainsi, avec la garantie qu'offrait l'article 145 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique à la Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, la Confédération est entrée en vigueur. La construction de l'intercolonial a commencé immédiatement à titre de projet du gouvernement, et a pris fin en 1876. Les termes de l'Acte ayant été respectés et la condition remplie, l'article 145 a été supprimé en 1893 par la **Loi sur la révision du droit statuaire** édictée par le Parlement à Westminster cette année-là. La suppression n'a pas eu pour conséquence d'annuler l'obligation. La promesse de construire l'intercolonial et le consentement des Maritimes à entrer dans la Confédération sont demeurés inchangés.

Le lien ferroviaire reliant le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse au Centre du Canada existe toujours. Nous nous voyons forcés d'accepter la portée des arguments historiques et constitutionnels avancés à l'appui du maintien du chemin de fer et de ses services, au cours des audiences. Ces arguments sont enracinés dans l'histoire, et



qu'elles éprouvaient la Confédération ne constituait pas un moyen de sortir d'une impasse politique ou de la stagnation économique, mais bien un moyen d'atteindre des fins très spécifiques et positives.

Il y avait de nombreuses choses à dire pour la construction du chemin de fer au Canada. Outre la solution qu'elle offrait aux États-Unis après la rupture de réciprocité, elle présentait des avantages militaires. Sans le Chemin de fer Intercolonial, les provinces étaient sans défense pendant la majeure partie de l'année. Il s'agissait d'un sujet d'inquiétude en raison de la guerre civile au sud, et les provinces britanniques ont d'ailleurs eu amplement l'occasion de voir la rapidité et l'efficacité avec lesquelles les Américains pouvaient déplacer leurs troupes pour conserver des postes clés. On craignait même que les Américains ne prennent avantage de l'absence du réseau de communication et que sans un chemin de fer, les Maritimes et le Canada soient séparés. L'un des principaux attraits du chemin de fer du point de vue de la stratégie militaire, c'est donc qu'il empêchait les colonies séparées de passer aux mains de leurs voisins du Sud.

C'est l'affaire Trent de 1861 qui a vraiment mis l'accent sur la nécessité de construire un chemin de fer pour des raisons militaires: c'est également elle qui a servi à vendre l'idée au gouvernement impérial de Londres. Elle soulignait par ailleurs une faiblesse très sérieuse, faisant valoir clairement que les troupes britanniques ne pourraient se porter à la défense du Canada en hiver, les eaux du Saint-Laurent étant gelées. À la suite de ces événements, les gens avaient raison de dire, en guise de protestation, que:

*Il serait plus facile de faire traverser la frontière à des centaines de milliers d'hommes que de faire venir d'Angleterre une simple batterie d'artillerie ou encore d'amener jusqu'au port un simple baril de farine. Dans leur position présente, si elles étaient coupées des E.-U. par la guerre et du Canada par les glaces, les Maritimes devraient compter sur l'Europe pour assurer leur subsistance (Fleming, *The Intercolonial*, Montréal: 1876, p. 59). (traduction)*

Pour des raisons de marché, de défense et de politique, les Maritimes et le Canada ont commencé sérieusement à faire pression pour la construction du fameux lien. En 1864, des délégués du Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick se sont rencontrés à Québec où ils ont formulé et adopté les Résolutions de Québec; celles-ci formaient le squelette de ce qui allait devenir une entente de confédération. En 1866, ils se sont rencontrés de nouveau et ont adopté la Résolution de Londres qui stipule à l'article 65:

*Comme la construction du Chemin de fer Intercolonial est essentielle à la consolidation de l'Union de l'Amérique britannique du Nord, et à son acceptation par les provinces Maritimes, il est convenu qu'il soit pourvu à la construction immédiate de ce chemin de fer par le Gouvernement général, et que la garantie impériale de 3,000,000 de livres sterling portant sur cette entreprise y soit appliquée dès qu'on aura obtenu l'autorisation nécessaire du gouvernement impérial.*

Cet article renferme la seule différence importante entre les Résolutions de Québec et celles de la Conférence de Londres qui allaient devenir l'**Acte de l'Amérique du Nord britannique** de 1867. Plus tard, au cours de cette année-là, le Parlement impérial a passé un autre projet de loi connu sous le nom de "Loi autorisant la garantie d'intérêts sur un prêt devant être consenti par le Canada en vue de la construction d'un chemin de fer reliant Québec à Halifax." En vertu de ce projet de loi, 3,000,000 de livres sterling devaient être versées pour la construction du chemin de fer Intercolonial.

Le chemin de fer Intercolonial fut incorporé dans l'article 145 de l'**Acte de l'Amérique du Nord britannique** qui stipulait ce qui suit:

qu'ils disposaient de beaucoup moins de ressources dans la nouvelle ère de l'acier, du charbon, des bateaux à vapeur et des chemins de fer. Il ont vu la nécessité de commencer à planifier l'avenir, et l'un de leurs plans les plus chers consistait à relier leurs ports à la partie intérieure du Canada au moyen d'un chemin de fer. Les provinces Atlantiques étaient presque 1,000 milles plus près de l'Europe que les ports américains et voyaient dans leur prospérité la porte d'accès au riche marché de l'intérieur du continent.

La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont tenté des efforts sporadiques pour construire des lignes de chemin de fer dans leur territoire respectif. À la fin de 1866, la Nouvelle-Écosse avait investi plus de 6,25 millions de dollars dans les voies ferrées, et le Nouveau-Brunswick, plus de 4,5 millions. Le capital nécessaire à ces investissements a été presque entièrement emprunté à d'autres pays, principalement la Grande-Bretagne, les Maritimes devant s'engager à payer le principal et les intérêts. L'attitude de celles-ci à respecter leurs engagements reposait sur leur capacité de trouver des marchés pour leurs exportations. Le fardeau de la dette n'était pas considérable en soi, pourvu que la prospérité se poursuivît. Mais le revenu sur lequel les gouvernements de ces provinces comptaient pour s'acquitter de leurs dettes provenait presque entièrement de droits d'importations. Par conséquent, un déclin du commerce extérieur devait avoir d'importantes répercussions non seulement sur les intérêts commerciaux immédiats, mais également sur l'ensemble des finances du gouvernement. En contractant des dettes pour construire un chemin de fer qu'elles désiraient si ardemment, les provinces Atlantiques ont sérieusement hypothéqué leur indépendance, et en augmentant le fardeau des taxes fixes sur leur revenu elles ont diminué leur capacité de faire face à l'adversité.

L'abrogation en 1866 du Traité de réciprocité de 1854 avec les États-Unis a précipité les événements qui, autrement, se seraient produits beaucoup plus lentement. La réciprocité a été supprimée en mars 1866, mais on le prévoyait depuis plusieurs années. Le problème qui s'est posé était de trouver un substitut acceptable. La perte de préférences dans le marché britannique avait été suivie par une recherche fructueuse de marchés préférentiels aux États-Unis. Ces préférences perdues, les Maritimes ont trouvé que la Grande-Bretagne était plus déterminée que jamais à s'engager dans le libre marché. Les provinces de l'Amérique du Nord britannique se trouvaient, semblait-il, dans la sombre perspective d'apprendre à survivre et à se développer dans un monde qui n'était pas disposé à accorder un traitement de faveur à leurs produits.

La solution la plus claire qui s'offrait aux colonies pour compenser le choc de l'exclusion du marché américain, et la plus prometteuse aussi, était d'augmenter les échanges commerciaux entre elles. L'union commerciale des provinces de l'Amérique du Nord britannique les réunirait en un marché vaste et unique au sein duquel leurs produits pourraient être échangés librement. Si les marchés de toutes les provinces pouvaient être ouverts aux industries de chacune, il devrait être possible d'établir un système économique qui, en diminuant la dépendance vis-à-vis des marchés étrangers, offrirait une plus grande stabilité que ce que les économies des provinces séparées pouvaient escompter obtenir, et qui, en raison de la diversité de ses ressources, serait plus susceptible de se développer. La politique colonialiste que la Grande-Bretagne avait jugé bon d'adopter, les tactiques agressives des États-Unis et les pressions du nouveau système industriel avec ses chemins de fer coûteux et sa dette publique considérable, voilà autant de raisons qui justifiaient la création de structures économiques plus étendues et plus centralisées qu'il n'en avait existé dans l'ère des bateaux de bois et de l'énergie hydraulique. Il semblait donc que le seul moyen pour les provinces de maintenir une certaine forme de contrôle sur ses propres destinées résidait dans la fédération.

Il ne serait toutefois pas juste de dire que les provinces Maritimes ont été forcées de se joindre à la Confédération par nécessité économique. Au contraire, la période précédant 1867 a souvent été appelée l'âge d'or des Maritimes. En dépit des difficultés

Plusieurs participants étaient d'avis qu'il n'était pas logique pour le gouvernement de réduire les emplois de chemin de fer dans la région pour faire des économies et de se trouver ensuite dans la situation d'avoir à payer aux personnes privées de leur emploi des allocations de chômage et de bien-être. Un groupe d'étudiants s'inquiétait de ce que les occasions de trouver un travail d'été sur les services des trains de voyageurs du CN seraient éliminées. Indirectement, certains emplois dans le tourisme pourraient être perdus si les services de voyageurs étaient réduits.

Chez les participants on craignait en général que les effets sociaux et économiques des changements apportés au fonctionnement des trains de voyageurs ne seraient pas considérés de façon suffisante. Dans un groupe, on pensait que les changements proposés par le rapport FP-CART, par exemple, auraient "une incidence catastrophique sur une économie de la région Atlantique déjà faible et chancelante"; et encore: "Il est incroyable qu'une étude fédérale-provinciale détaillée puisse être entreprise sur les différentes solutions au problème du transport régional des voyageurs sans qu'il y soit fait la plus petite référence aux conséquences sur l'emploi de l'adoption de l'une ou l'autre de ces solutions."

En général, on avait l'impression désagréable que les Maritimes avaient été cataloguées par le gouvernement fédéral comme une région à services de trains de voyageurs trop subventionnés alors que d'autres parties du Canada recevaient des avantages similaires. On a fait allusion aux taux applicables au grain de la Passe du Nid-du-Corbeau, à la voie maritime du Saint-Laurent, à l'aéroport de Mirabel dans le Centre du Canada et aux améliorations de services voyageurs qui étaient projetées ou en cours dans d'autres provinces canadiennes.

## Termes d'entrée dans la Confédération

Tout au long des audiences, on a souvent invoqué l'argument selon lequel les Maritimes avaient été attirées dans la Confédération par, entre autres choses, la promesse d'un service ferroviaire, et la croyance que toute suppression de services de trains violerait cette entente. Une fois de plus, notre Résumé des dépositions mentionne que:

*Il fut souvent rappelé que l'établissement d'un service ferroviaire était l'une des raisons qui avaient décidé les Maritimes à entrer dans la Confédération et que, pour maintenir l'esprit de 1867, il fallait maintenir un service de trains de voyageurs qui attire la clientèle. Selon la déclaration d'un député: "Il y a trop longtemps que nous subissons la honte d'entendre souvent dire autour de nous que le Canada commence à Montréal et finit à Vancouver ... Ceux qui ont suivi ces audiences ont pu se convaincre de la détermination du gouvernement fédéral de continuer les promesses faites à cette région lors de la Confédération; le service ferroviaire n'est pas seulement l'une de ces promesses, c'est la promesse qui nous a fait entrer dans la Confédération."*

Dans sa forme actuelle, **l'Acte de l'Amérique du Nord britannique** ne fait nullement allusion au fait que les provinces Atlantiques ont consenti à se joindre à la Confédération seulement à la condition que soit construit un chemin de fer les reliant avec la Province du Canada. Pour expliquer cet état de faits, il est nécessaire de revenir au tout début, soit avant 1867, et de reconstituer les événements qui ont eu lieu dans cette région jusqu'à aujourd'hui.

Vers 1860, les Maritimes se trouvaient en plein cœur de l'âge du vent, des bois et de l'eau; elles pouvaient compter sur leurs ressources en bois pour la construction de navires à voiles et leurs cours d'eau leur assuraient un moyen de transport facile. Toutefois, au fil des années, les gouvernements de ces provinces se sont rendus compte



Avant d'entamer le débat sur les services de trains de voyageurs réels et projetés dans la région des Maritimes, nous désirons nous pencher sur une question constamment soulevée au cours des audiences tenues dans cette partie du Canada, à savoir que la région connaît des problèmes de transport qui sont uniques du fait de circonstances géographiques et historiques.

Il y a, et il y a toujours eu, de très forts sentiments régionaux au Canada, que ce soit dans l'Ouest, l'Est ou encore le Centre. Lorsque les audiences publiques ont eu lieu dans l'Ouest au printemps de 1976, certains sentiments régionaux ont fait surface de temps à autre, mais jamais les thèmes n'ont eu la persistance, ni même la cohérence de ceux dont on a discuté dans les Maritimes.

Trois grands thèmes se dégagent: tout d'abord les conséquences particulières de la suppression des services ferroviaires sur l'emploi et les revenus dans les régions déjà éprouvées par des taux de chômage très élevés; deuxièmement la croyance répandue que les provinces Maritimes se sont vu garantir des services ferroviaires en vertu de la Contédération et que tout projet de suppression contreviendrait aux termes de cet acte; troisièmement, que les services ferroviaires constituaient une partie vitale du réseau de transport de la région et n'avaient rien d'un luxe. Ces arguments ont été placés dans le contexte des Maritimes "oubliées" et "reléguées au second rang". Bon nombre de témoins qui ont comparu aux audiences ont insisté sur le fait que l'Est du Canada ne se terminait pas à Montréal, mais comprenait les quatre provinces Atlantiques qui sont souvent oubliées ou prises pour acquis par ceux qui prennent des décisions dans le Centre du Canada.

Le Résumé des dépositions pour les audiences concernant les trains de voyageurs transcontinentaux de l'Est a décrit certaines des principales préoccupations au sujet de l'emploi et des revenus:

*Beaucoup de participants aux audiences dépeignaient les Maritimes comme une région déprimée au plan économique dont les habitants s'inscrivaient à un bas niveau quant aux revenus et à la possession d'une automobile, et souffraient d'un taux de chômage important. Le transport était chose difficile en raison de la situation économique et la dispersion de la population. Au milieu, on ne pouvait s'attendre qu'à une modeste croissance de l'économie et de la population.*

On s'inquiétait beaucoup au sujet des emplois qui seraient perdus si les trains de voyageurs étaient supprimés, et des conséquences que cette augmentation de chômage aurait sur une région déjà accablée par l'un des plus forts taux de chômage au pays. On s'inquiétait également des coupures de postes de cheminots faites au cours des 15 dernières années et l'on craignait que d'autres réductions ne se retournent contre le gouvernement, qui aurait à payer davantage de prestations de bien-être social et d'assurance-chômage.

*On parla encore du haut taux de chômage de la région: près de 30 pour cent ou plus, si l'on considérait à la fois les chiffres officiels et les chiffres réels résultant du nombre de gens recevant les allocations de chômage et de bien-être. Un participant expliqua que "lorsqu'un homme perd son emploi dans le comté de Gloucester, il lui est difficile d'en trouver un autre". Et un autre de s'écrier: "Pensez à ce qui arriverait à tous ces gens qui perdraient leur emploi ... et qui ne peuvent en trouver nulle part ailleurs. Je vous supplie de nous considérer, nous les travailleurs, avant le profit. C'est tout ce que je demande".*



passant des contrats avec chaque compagnie pour l'exploitation matérielle de leurs voies respectives. Ainsi, une fois mis sur pied, les services reliant les Maritimes et le Centre du Canada, définis dans le présent plan, seront la responsabilité de VIA Rail Canada.

Le Président a fait une déclaration officielle à l'ouverture de chaque séance tenue dans l'Est canadien, comme il l'a fait aux audiences concernant les trains transcontinentaux de l'Ouest. Il y expliquait la façon dont on entendait réorganiser le réseau transcontinental de l'Est grâce à une série d'étapes dont les audiences constituaient la première. Quant à la deuxième, la publication du Résumé des constatations, le Président a déclaré ce qui suit:

*Comme nous l'avons indiqué dans l'avis d'audiences, nous comptons publier un Résumé des dépositions peu après la fin de la série d'audiences. Ce résumé ne proposera aucun réseau modèle de trains de voyageurs, mais présentera plutôt à la population canadienne un rapport contenant les propositions, les recommandations et les préoccupations exprimées tout au long des audiences. À la suite de la publication de ce résumé, la sous-commission entreprendra un examen minutieux des conclusions et recevra des conseils du groupe de soutien technique afin d'élaborer un plan privilégié.*

*Après la publication du plan privilégié, ceux qui voudront contester ou modifier l'une ou l'autre de ses dispositions pourront présenter un mémoire écrit au Comité. Là où la chose sera possible, la plan privilégié sera modifié en conséquence, puis publié sous la forme de plan définitif.*

Voici donc le plan privilégié pour les services de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs, que nous avons élaboré conformément à la promesse faite au cours des audiences de 1977 et qui constitue la troisième des quatre étapes que nous nous sommes fixées.

# Services de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs: plan privilégié

## Introduction

Le présent plan privilégié portant sur les services de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs est l'aboutissement d'une longue série d'événements qui remonte au 29 janvier 1976. À ce moment-là, le gouvernement fédéral a entrepris une importante étude des services de trains de voyageurs au Canada, en vue de doter le pays d'un réseau de services améliorés. Il a donc demandé à la Commission canadienne des transports de tenir une série d'audiences publiques visant "à établir quels étaient les intérêts et les préoccupations du public" en ce qui concerne les services voyageurs.

Dans la "Directive destinée à servir de guide à la Commission canadienne des transports en ce qui concerne les services voyageurs des chemins de fer" que le ministre des Transports a déposée à la Chambre des communes à la même époque, on demandait:

... la mise en place à l'échelle nationale d'un réseau de base de services de transport ferroviaire de personnes dont l'organisation tiendra compte, dans la mesure du possible, des services d'autobus et des services aériens; ce réseau devra relier les côtes atlantiques et pacifiques au Canada central en mettant l'accent, dans cette dernière région, sur le corridor Windsor-Québec et en éliminant le chevauchement des services entre les deux compagnies nationales de chemin de fer.

La Directive accordait la priorité à la mise en oeuvre des plans visant d'abord le service transcontinental entre l'Ouest et le Centre du Canada, puis le service reliant les Maritimes et le Centre du Canada. Pour sa part, le plan pour le Transcontinental de l'Ouest a été publié en deux étapes: **un plan privilégié** en avril 1977, suivi d'une période au cours de laquelle les intéressés étaient invités à présenter leurs observations au sujet du **plan privilégié**; on a abouti à un **Plan définitif** qui a été publié en octobre 1977. Le présent plan comporte lui aussi deux étapes: le plan privilégié sera suivi, après la période consacrée aux commentaires du public, d'un **plan définitif**.

Entre mai et octobre 1977, la Commission a tenu des audiences publiques dans 12 villes de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et du Québec situées en bordure des lignes qu'empruntent "l'Atlantic Limited" de CP, "l'Océan" et le "Scotian" du CN. En février 1978, la Commission a publié son **Résumé des dépositions sur les audiences concernant les trains de voyageurs transcontinentaux de l'est**. Ce document résume les principales questions et discussions qui ont été soulevées aux audiences. Dans l'ensemble, la plupart des dépositions entendues suggéraient que les Maritimes accusaient plutôt une pénurie de services de trains de voyageurs; que les services existants s'étaient détériorés au cours des dernières années; que les pénuries énergétiques nécessiteraient la mise sur pied d'un bon service ferroviaire; que la région des Maritimes faisait face à des problèmes de transport différents de ceux d'autres parties du Canada; et que pour des raisons économiques et historiques, elles pouvaient légitimement réclamer le maintien de services satisfaisants.

Enfin, entre le moment où la Commission a commencé son étude des services voyageurs en 1976 et aujourd'hui, le Gouvernement du Canada a créé un organisme appelé VIA Rail Canada Inc., compagnie de chemin de fer légalement constituée en vertu de la **Loi sur les chemins de fer**. Elle est également une corporation qui sera appelée à prendre en charge et à assurer tous les services de trains de voyageurs restructurés au Canada, après leur étude par la Commission. VIA exploitera des trains qu'utilisaient auparavant Canadian National et CP Rail, sur les voies de l'une ou l'autre des deux compagnies, embauchant son propre personnel d'accompagnement et





## TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction
3	Point de vue régional
4	Termes d'entrée dans la Confédération
8	Étude des modes de transport public dans la région Atlantique
9	Dépenses des services aériens
9	Dépenses des services routiers
10	Conditions économiques et sociales
11	Tendances récentes du transport ferroviaire
12	Dernières remarques au sujet du rapport FP—CART
13	Services de trains de voyageurs entre Montréal et les provinces Maritimes
15	Autres services assurés dans les Maritimes
17	Coûts, recettes et trafic
18	Quelques caractéristiques du service
19	Tendance saisonnière du trafic
21	Usagers des services de trains de voyageurs des Maritimes
22	Autres itinéraires
22	Solutions relatives aux itinéraires
23	Coûts et pertes
25	Facteurs à étudier
27	Plan privilégié
27	Service transcontinental sur longue distance
27	Services de correspondance
27	Service local sur courte distance
28	Économies potentielles de coûts
28	Installations
29	Modification des installations
29	Mise en vigueur
29	Conclusions
30	Recommandations



## Avant-propos

À l'ouverture des audiences sur les services de l'Est des trains transcontinentaux de déclaration officielle dans laquelle il expliquait la façon dont on entendait réorganiser le réseau transcontinental de trains de voyageurs entre les Maritimes et le Canada central grâce à une série d'étapes dont la première était les audiences. La préparation du Résumé des constatations qui a été publié en janvier 1978 constituait la deuxième. Enfin, pour ce qui est de la troisième et dernière étape, qui comprenait la publication du plan privilégié, lequel devait aboutir au Plan définitif, le Président a déclaré ce qui suit:

*Après la publication du plan privilégié, ceux qui voudront contester ou modifier l'une ou l'autre de ses dispositions pourront présenter un mémoire écrit au Comité. Nous examinerons soigneusement ces mémoires et nous y répondrons. Là où la chose sera possible, le plan privilégié sera modifié en conséquence, puis publié sous forme de plan définitif. Sa mise en oeuvre exigera un autre délai et se fera grâce aux conseils et à l'aide des sociétés ferroviaires, des syndicats professionnels, des particuliers ainsi que des groupes de personnes versées dans l'exploitation ferroviaire.*

Tout intéressé désirant faire des observations sur ledit plan peut les communiquer par écrit au

Secrétaire du Comité des transports par chemin de fer  
Commission canadienne des transports  
OTTAWA (Ontario)  
K1A 0N9

avant le 1<sup>er</sup> mars 1979. Le jury les analysera et apportera au plan privilégié tout changement qu'il juge raisonnable. Il publiera ensuite ledit plan privilégié modifié qui sera le plan définitif.

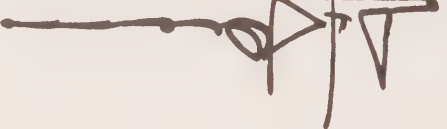


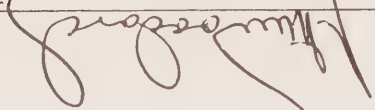



PLAN PRIVILÉGIÉ

AUDIENCES CONCERNANT LES TRAINS DE  
VOYAGEURS TRANSCONTINENTAUX DE L'EST  
Halifax (Nouvelle-Écosse) — Montréal (Québec)

SOUS-COMITÉ

  
D.H. Jones, O.C.,  
Chairman,  
Railway Transport Committee

  
J.M. Woodard,  
Commissioner,  
Railway Transport Committee

  
A.H. Carver,  
Commissioner,  
Railway Transport Committee

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1978

N° de cat. TT32-1/1978

ISBN 0-662-50185-3

**PLAN PRIVILÉGIÉ  
POUR LE SERVICE DE L'EST  
DES TRAINS TRANSCONTINENTAUX  
DE VOYAGEURS**







# Plan privilégié pour le service de l'est des trains transcontinentaux de voyageurs

Comité des transports  
par chemin de fer  
Décembre 1978

Commission canadienne  
des transports

Canadian Transport  
Commission

